TOURING

ORGAN POLSKIEGO TOURING KLUBU



Gdynia: Dar Pomorza.

Fot. H. Poddębski.
Ze zbiorów M.n. Komunikacji.

1937
MAJ
5

Cena 50 gr.



Touring

miesięcznik

Organ Polskiego Touring Klubu

WARSZAWA | MAJ 1937 | ROK 2 (XII) Nr. 5

Międzynarodowy Zjazd Alliance Internationale de Tourisme w kwietniu b.r. w Maroku Franc.

Tegoroczny Zjazd członków A. I. T. wypadł nadspodziewanie liczny, mimo pokaźnej odległości, poważnych kosztów i pewnych niewygód długiej podróży do odległego Maroka. A może właśnie ta egzotyka i postanowienie przeniesienia dorocznych obrad do Rabatu, po częściowym zwiedzeniu niezmiernie ciekawych okolic Maroka, wpłynęła na liczny napływ nietylko członków A. I. T. lecz i ich rodzin. Jak liczny był zjazd najlepiej świadczy poniższy wykaz osób według krajów:

Szwajcaria: Dr. Henneberg prezes Alliance International de Tourisme, M. Watier, Adr. Lachenal, Dr. A. Patry, Luis Casai, Robert Marchand, Marcel Casai, Pierre Favre. Belgia: Paul Duchaine, Alfred Moeller, Egide Schoeters, Pani E. Cloet, sekretarka Zjazdu. Francja: Ivan Imbert, Maurice Audra, de Mazieres delegat Touringklubu francuskiego w Maroku. Holandia: O. M. Westeroüen van Meeteren, H. J. van Balen. Anglia: H. C. Welman. Dania: Dr. P. Scheel. Norwegia: Otto Mejlaender. Luksemburg: Andre Wolff, Romain Lecorsais i Matihieu Guillaume. Czechosłowacja: Vitezslav Kumpera, Józef Hrase, Dr. Karol Lagus. Węgry: Hr. Nandor Zichy. Ameryka: M. Whelan z Philadelphie. Estonia: Dr. Rudolf Peets konsul w Marakech.



Fes: Studnia Nejjarine.

Polskę reprezentował prezes Polskiego Touring Klubu Pan Wiceminister Skarbu Ferdynand Świtalski oraz inż. Eugeniusz Porębski. Niezależnie od oficjalnych przedstawicieli poszczególnych krajów w Zjeździe i wycieczkach udział wzięło 21 pań czyli razem cała wycieczka liczyła 53 osoby.

Wszyscy członkowie kongresu jak i wycieczek, odbyli całą podróż okrętem z Marsylii i pociągami oraz autocarami w Afryce. Polska drużyna natomiast począwszy od Warszawy odbyła całą podróż samochodem Prezesa Touring Klubu w obie strony.

Trasę samochodową obrano przez Czechosłowację, Austrię, Włochy wzdłuż brzegu morza Śródziemnego do Marsylii. Zaokrętowawszy samochód, dalszą drogę do Tangeru odbyto przez Maroko Hiszpańskie, Rabat, Casablankę do Marakech. Powrotna droga prowadziła przez te same miejscowości do Marsylii. Z Marsylii Alpami Francuskimi, przez Szwajcarię, Wirtembergię, Bawarię i Czechosłowację w kierunku na Poznań do Warszawy. Był to więc mimowoli pokaźny rajd dający o wiele lepszą okazję do zwiedzenia poszczególnych krajów, zetknięcia się z ludnością i poznania swoistego piękna, niż spędzanie czasu w sleepingach.



Fes: Portyk wejściowy do Meczetu Andaluzów.

Debaty w Rabacie nie wniosły żadnych nadzwyczajnych rewelacyj. Ustalono przede wszystkim porządek następnych kongresów na najbliższe lata zatwierdziwszy rok 1938 dla Luksemburga, 1939 dla Czechosłowacji i 1940 dla Polski. Przyjęto do wiadomości udogodnienia wprowadzone od bieżącego roku w Szwajcarii dla turystów podróżujących samochodami. Udogodnienia te polegają na tym, że na koszt szwajcarskiego Touringklubu będzie udzielana pomoc tym osobom, których samochody uległy uszkodzeniu i wymagają naprawy, opieki lub dozoru. Wystarczy dać znać najbliższym telefonem o zaszłym wypadku, by otrzymać natychmiastową pomoc i poradę.

Następnie rozważano kwestię ułatwienia podróży rowerzystom, przez udzielanie im tryptyków podobnie jak na samochody. Referaty polskie przyjęto do wiadomości postanawiając dopomóc w tym sensie, by ruch okrętów przejeżdżających przez Bałtyk skierowywać na Gdynię. W ogóle uznano Gdynię jako miejsce najdogodniejsze do rozpoczęcia odwiedzin Polski. Projekt wprowadzenia czeków turystycznych jakkolwiek nie spotkał się z należytym uznaniem, nie mniej jednak przyjęto go do wiadomości, zaznaczając, że i tak już wiele państw posługuje się czekami turystycznymi. Do tych państw należą Niemcy, Włochy, nadto przypomniano, że takie czeki od lat są w obiegu wprowadzone przez American Express Comp.

Treść referatów polskich po wygłoszeniu ich w języku polskim, a tłomaczonych natychmiast na język francuski, przyjęto hucznymi oklaskami, a maszynopisy zachowano do sprawozdania, które ma się ukazać po kongresie w druku. Treść tych referatów zamieściliśmy w poprzednim nr. 4-tym „Touring'u".

* * *

W czasie wszystkich wycieczek nasi delegaci interesowali się zarówno tym co nam pokazywano, jak również spostrzeżeniami i głosami zwiedzających. Zależało nam na tym, by przy urządzaniu zjazdu w r. 1940 umieć podpatrzyć i dać uczestnikom to co ich najwięcej interesuje. Należy więc zaznaczyć, że organizatorzy wycieczek w Maroku, nie pokazali nam nic z dziedziny przemysłu, rolnictwa, gospodarki miejscowej, nic co by świadczyło o jakiejś pracy kulturalnej w koloniach. Natomiast pokazywano całą egzotykę miejscową. A więc tańce arabskie, ceremoniały wjazdu Sułtana w Fezie, zabawę ludową na wsi, dano nam przyjęcie w arabskiej Kazbie według miejscowych zwyczajów, przyjęto nas herbatą w pałacu Bahia w Marakech, pokazywano targi t. zw. Suuk, zabytki przeszłości dawnych władców no i oczywiście to piękno całe jakie niewątpliwie


POLSKI FIAT
poleca oleje
GALKAR LUX
DO WSZYSTKICH WOZÓW „FIAT" I „POLSKI FIAT"
GALKAR M-LUX
POLSKI OLEJ SAMOCHODOWY NA NAJWYŻSZE WYMOGI
»KARPATY«
GALKAR
OLEJ SAMOCHODOWY
M-LUX
'KARPATY'
SKA Z OGR. POR.
BERMAN
Do nabycia we wszystkich oddziałach i przy pompach ulicznych GALKAR-KARPATY

przedstawiają góry Atlasu, oazy, wspaniałe ogrody wielkomiejskie, palmiarnie, gmachy publiczne wzniesione przez Francuzów i t. d.

Jest to do pewnego stopnia linia wytyczna dla naszych przyszłych poczynań przy urządzaniu podobnych wycieczek z gośćmi zagranicznymi. Zastanawialiśmy się dlaczego z tego punktu widzenia ujęto całą imprezę pokazową i dlaczego, co było jeszcze ciekawsze, nikt się nie pytał o te inne sprawy gospodarczej natury, które nas Polaków tak bardzo interesują. Zdaje się, że wytłumaczenie tego zjawiska będzie następujące: wszyscy członkowie kongresu to przeważnie ludzie bywali, którzy znają doskonale najnowsze urządzenia techniczne, gospodarcze, wielkie dzieła przemysłowe i tym już nie zaimponuje piękny gmach szkolny, czy nawet nowy port w Gdyni. Dla nas Polaków każda taka zdobycz ma wielkie znaczenie dla nas samych, to pokazywać powinniśmy my naszym braciom z okolic, w których podobnych urządzeń nie ma.

Szukając analogii przyszliśmy do przekonania, że dla zagranicznych gości A. I. T. będą interesujące takie imprezy, które mają wiele pierwiastka folklorystycznego. Zatem wesele huculskie, wieczerza u bacy w Tatrach, zwiedzenie jakiegoś odpustu, czy jarmarku, pokazanie zabaw ludowych z tańcami na wsi, polowanie w naszych puszczach, nasze żubry i t. p. rzeczy, które wywołują zachwyt u obcych przybyszów. Trzeba to mieć na uwadze, gdyż tacy podróżnicy znający całą Europę znudzeni są już ustawicznymi przykładami postępu i nowoczesnej kultury, od której wymagają jedynie wygód w podróży — a więc możliwie najlepsze hotele, wygodne pociągi sleepingi i t. p.

Małe są również szanse na to by wybierano się do Polski na kongres samochodami. Mając zarówno w swych rodzimych krajach jak i w Afryce znakomite drogi nikt z uczestników nie wyruszył samochodem, gdyż duch sportowy nie ożywiał tych ludzi w tym stopniu co naszą ekipę. Poprostu żałowano nas, że zadaliśmy sobie tyle trudu, by taki szmat drogi odbyć samochodem uważając, że jest to mniej wygodne i że musieliśmy sobie kraść chwile wypoczynku, by zawsze zdążyć na miejsce samochodem, gdy oni wygodnie odpoczywali w nocnych pociągach. Nie żałujemy tego, gdyż śmiało można powiedzieć zwiedziliśmy więcej, wchodziliśmy w bezpośredni kontakt z ludnością, poznaliśmy ten sam kraj jeszcze od innej strony.

Inż. Eugeniusz Porębski

Motoryzacja i prawo

(Dokończenie)

Wiele miast (np. Poznań) choruje na wielkomiejskie maniery i udekorowało główne ulice zakazem zatrzymywania się samochodów, co jest tym mniej racjonalne, że ulice ma szerokie i przestronne, ruch samochodowy umiarkowany, podczas gdy np. Warszawa, Gdańsk i inne miasta . budowane ciasno, ruch samochodowy mają silny, a mimo to nie każą automobiliście szukać mozolnie ulic, gdzieby można auto na kwadrans pozostawić i kupić coś w sklepie, zamiast przystanąć wprost przed nim, co nikomu nie szkodzi. To też w tych miastach główne ulice udekorowane są mało pięknymi furmankami, o które się nikt zbytnio nie troszczy, podczas gdy samochody kryją się wstydliwie po bocznych uliczkach.

Dlatego też w sprawach o taki niedozwolony parking trzeba być bardzo wyrozumiałym i hamować nieco gorliwość organów bezpieczeństwa, które nieraz zbyt silną obserwacją otaczają tych automobilistów, którzy jak najmniej mają predyspozycji do wejścia w konflikt z prawem karnym.

Ważna jest sprawa pierwszeństwa na skrzyżowaniach ulic. Zasadniczo pierwszeństwo przysługuje pojazdowi, nadjeżdżającemu z prawej strony, ale reguła ta nie jest ogólna i może mieć wyjątki, gdyż miasta mają prawo inaczej to pierwszeństwo ustalić (np. wedle głównych i bocznych ulic, wedle szyn tramwajów itd.).

Tu również konwencja przewiduje „znaki pierwszeństwa“, ale nie widziałem ich nigdzie bodaj w Polsce, choć taki np. Gdańsk lub Czechosłowacja bardzo starannie znakuje nimi drogi i szosy. Brak tych znaków w naszych miastach jest utrapieniem dla turysty lub automobilisty w ogóle, który wystawi nos poza rogatki swego miasta, bo nigdy nie wie, czy w danym mieście obowiązuje reguła ogólna, czy jakaś specjalna. Że z tego mogą wyniknąć zderzenia i inne katastrofy, jest oczywiste i tę okoliczność trzeba brać pod uwagę przy rozpoznawaniu takich spraw.

Osobny rozdział należy się taksówkom. Fatalne położenie finansowe ich właścicieli nie pozwala na odnawianie taboru, to też w przeważnej większości są to gruchoty, „trzymające się tylko na farbie“ jak brzmi stare żartobliwe określenie lotnicze. Ten stan techniczny pojazdów odbija się na psychice ich właścicieli.

Jeśli bowiem właściciel nowego i porządnego wozu dba o to, by nie uszkodzić błotnika, by nie zadrasnąć lakieru samochodu, by nie zagiąć zderzaka i wskutek tego w ścisku i zatorze pojazdów jedzie specjalnie ostrożnie, szoferowi taksówki te skrupuły są obce, bo błotniki jego wozu są pogniecione i połamane, lakier podrapany, zderzaki pogięte, nic

mu więc nie szkodzi lekko otrzeć się o furmankę lub inny samochód, zwłaszcza gdy wiezie pasażera na dworzec i ma obiecany napiwek za pośpiech, a ryzykuje mało gdyż zagięcie błotnika prostuje się młotkiem na postoju i prymitywnie lakieruje we własnym zakresie.

Że zaś ludzie ci za szkody na ogół w praktyce nie odpowiadają, bo nic nie mają, lekceważą sobie drobne niebezpieczeństwa i wpadają w większe. Dlatego, gdy sprawczynią wypadku jest taksówka, należy ze zdwojoną uwagą badać zachowanie się kierowcy, które znacznie częściej okaże się karalnym, niż to ma miejsce przy wypadkach, spowodowanych przez auta prywatne.

W ogóle różnica między autem prywatnym kierowanym przez właściciela, autem prywatnym kierowanym przez szofera płatnego, a taksówką jest duża i jaskrawo występuje w katastrofach.

Auto prywatne, kierowane przez właściciela jest u nas zwykle pojazdem wyższego typu (w tym znaczeniu, że jest to maszyna nowa, a przynajmniej dobrze i starannie utrzymana, z wyjątkiem oczywiście wozów ciężarowych, do których te zasady się nie stosują, a raczej należy do nich stosować to, co powiedziałem o taksówkach), o który właściciel dba i serce go boli, gdy uszkodzi już nie błotnik, co uważa za straszną katastrofę, ale zadraśnie lakier na karoserii.

Taki wóz jedzie zwykle ostrożnie, zwłaszcza w mieście, kierowca uważa w zatorach, słowem, zachowuje się jak gentleman. Inna rzecz, że na szosie pozwala sobie nieraz na niepoczytalne wybryki ale o tym później, tak samo zaś sprawa się zmienia, jeśli pan kierowca wstąpił do baru na kilka kieliszków, a do tego wiezie w wozie kobiety, przed którymi chce się popisać. Ale to są wypadki specjalne, zasługujące na bardzo ostre ukaranie.

Auto prywatne, kierowane przez szofera zawodowego jest zwykle także ostrożne, bo szofer odpowiada za każde uszkodzenie, ale sprawa się zmienia, gdy szofer weźmie wóz bez zezwolenia swego pana, bo wówczas dochodzi często do harców na trzeźwo lub po pijanemu. Te rzeczy trzeba badać, by mieć obraz okoliczności, poprzedzających wypadek.

O taksówce już mówiliśmy wyżej, więc nie ma tu nic do dodania, chyba to, że jej kierowca przyzwyczajony jest do stałej jazdy w trudnych warunkach wielkomiejskiego ruchu i nieraz lekceważy sobie niebezpieczeństwo, z którym styka się ustawicznie i stąd wypadki, gdy się przeliczy.

Od wypadków w mieście przechodzimy do wypadków na szosie w ogóle, przy czym nadmienić należy, że sporo z nich dotyczy także i miasta, jak np. wypadku z powodu śliskiej jezdni, mgły, deszczu i śniegu oraz zachowania się cyklistów, furmanek i dzieci.

Na szosie szybkość auta zależy już tylko od jego siły, stanu szosy i umiejętności (lub nieraz brawury) kierowcy, ale przeszkody są i tu tak liczne, że duże szybkości przeciętne uzyskiwać można jedynie w wyjątkowo korzystnych wypadkach.

Najmniejszą przeszkodą są zwierzęta, choć niektóre z nich zmuszają wprost do zatrzymania. I tak doświadczony kierowca wie, że krowa nigdy się nie ustąpi, a jeśli przypadkiem idzie bokiem szosy, napewno wlezie w ostatniej chwili pod wóz. Jeśli więc ktoś miał wypadek wskutek najechania krowy, to o ile najechał na nią w większej szybkości, winien jest niemal zawsze kierowca, jeśli jednak wymijał lub wyprzedzał stado jadąc krok za krokiem, a krowa go potrąciła (zupełnie dosłownie) i złamała przy tym nogę lub doznała innego uszkodzenia, wina jest niemal z reguły po stronie pastucha, który zawsze gapi się na auto zamiast zaganiać krowy.

Inne zwierzęta są rozsądniejsze, nawet kury uciekają, o ile mają czas, trudno jednak wymagać od kierowcy, by dla jednej kury, grzebiącej się na środku szosy hamował wóz i ryzykował nieraz nawet wypadek, gdy jedzie z dużą szybkością. Kury, gęsi i kaczki nie należą do normalnego inwentarza szosowego i jeśli się tam znajdują, czynią to na ryzyko własne i ich właścicieli.

Gorsza sprawa jest z dziećmi, bo tych szosy są również pełne. Stary automobilista zawsze zwalnia biegu, gdy przejeżdża w pobliżu domu, stojącego tuż obok szosy, bo wie, że nagle może z niego wypaść dziecko w pogoni za piłką lub kotem, zwalnia biegu, gdy przed nim jedzie kilka wozów wiejskich, bo dzieci lubią się ich czepiać z tyłu i spadają potem wprost pod auto jak gruszki z drzewa.

Oczywiście wolna jazda jest obowiązkiem pod szkołą (nawet bez znaku ostrzegawczego), we wsiach, gdzie mnóstwo dzieciaków ugania po brzegach drogi, słowem wszędzie, gdzie możemy spotkać małych obywateli.

Ale z drugiej strony w wypadku przejechania dziecka, zwłaszcza w mieście, przeważnie szofer jest bez winy. Dzieci umieją tak nagle prysnąć z chodnika na jezdnię, wyskoczyć z bramy domu, wynurzyć się z poza tramwaju, że nawet najlepsze hamulce i najwyższa przytomność umysłu nic nie pomoże.

Aż nadto często dzieci robią sobie zabawę z zastępowania drogi samochodowi i uciekania w ostatniej chwili, na porządku dziennym są wypadki trącenia jednego łobuza przez drugiego wprost pod auto, słowem, tam wszędzie, gdzie zaszedł wypadek z dzieckiem, objektywny sędzia musi przezwyciężyć sentyment, zapomnieć o drobnym, skrwawionym ciału na jezdni i zrozpaczonych rodzicach i badać, czy dziecko nie wpadło pod wóz z winy własnej i rodziców, puszczających je na ruchliwą jezdnię.

Istnieje przepis, nakazujący kierowcy zatrzymać się natychmiast w razie wypadku, ale gdy zajdzie wypadek w mieście lub w środku wsi, nikt nie może żądać od Bogu ducha nieraz winnego kierowcy, by stanął i dał się zlinczować oburzonym przechodniom, którzy na widok rannego lub trupa na jezdni gotowi są zniszczyć auto i zmasakrować kierowcę. W takich wypadkach natychmiastowa ucieczka i zgłoszenie się do najbliższego posterunku Policji będzie rzeczą zupełnie zrozumiałą.

Jeszcze gorszą plagą jezdni, niż dzieci, są cykliści. Rower jest pojazdem niezmiernie zwrotnym, a cyklista istotą najbardziej lekkomyślną i najbardziej upartą pod słońcem. Kto obserwował ulice miasta, zauważył, że nigdy cyklista nie jedzie obok krawężnika po prawej stronie, jak tego wymaga przepis, ale wybiera sobie najgładszą jezdnię, która zwykle jest między szynami tramwajowymi i dopiero uporczywe dawanie sygnałów może go stamtąd spędzić, z czego nie wynika jednak bynajmniej, by zjechał na prawą stronę, bo często nagle skręca w lewo i wpada wprost pod auto.

Gdy jedzie kilku cyklistów, to jadą otwartą tyralierą i zajmują najmniej połowę jezdni, a na sygnał rozpierzchają się na obie strony.

Jeśli jest kurz na szosie i wieje wiatr, cyklista ustępuje się nie na przepisową stro-

nę, lecz na „podwietrzną“ jak mówi marynarz, by kurzu uniknąć (piesi przebiegają wówczas w ostatniej chwili przed autem, by uciec przed kurzem).

Skoro stary kierowca spotka grupę robotników na rowerach w sobotę przed wieczorem, to wie, że właśnie była wypłata i że któryś z nich może być pijany i w ostatniej chwili zwali mu się na środku szosy wprost pod auto.

Niesforni cykliści powodują najczęściej poważne katastrofy samochodowe, kosztujące życie kilka osób i jeśli taki niezdyscyplinowany cyklista wpłącze się na otwartej szosie pod jadące ostrym tempem auto, obowiązkiem kierowcy jest rozważyć, czy przez nagły manewr z hamowaniem nie naraża na rozbicie maszyny i o ile ta obawa w całej pełni zachodzi, powinien wpakować się raczej wprost na cyklistę, niż zabić trzy lub więcej niewinnych osób, by wyminąć kogoś kto niewłaściwym zachowaniem prowokuje katastrofę. Bo ostre wykręcenie sterem przy dużej szybkości niemal z reguły powoduje wylądowanie auta w rowie lub na drzewie, nie można zaś wymagać od szofera, by na widok cyklisty na otwartej szosie zwalniał, bo miejsca jest tyle, że o ile cyklista zachowuje się zgodnie z przepisami, żadne niebezpieczeństwo nie grozi, z drugiej zaś strony np. na Ziemiach Zachodnich na głównych szosach spotyka się o pewnych porach co sto metrów jednego lub więcej cyklistów.

Wieczorem cyklista jedzie normalnie bez światła, na skrzyżowaniach dróg skręca nagle bez dania znaku ręką, słowem, stanowi przez swoje niezdyscyplinowanie plagę naszych ulic i szos.

Dlatego też w razie wypadku z cyklistą sędzia musi bardzo starannie badać kwestię winy i nie stawać dla sentymentu po stronie słabszego, bo ten zwykle nie jest tego wart.

Jeśli auto musi na skrzyżowaniu ulic zwalniać tempa i uważać, by na inny pojazd nie najechać, to cyklista nie powinien wypadać z takiej krzyżówki całym pędem, bo gdy wtedy dostanie się pod auto, sam ponosi winę. Ten rodzaj wypadków jest najczęstszy w miastach.

Wszelkie wozy konne, furmanki, powózki, jak się je nazywa w różnych stronach Polski, są także plagą szosy. Jadą one z reguły niewłaściwą stroną drogi — nie wiadomo dlaczego, bo np. gdy przed wojną w Małopolsce jeździło się przepisowo lewą stroną, jeździły zawsze prawą, dziś, gdy się tam jeździ prawą, furmanki trzymają się uporczywie lewej. Na sygnały nie reagują, bo albo woźnice śpią, albo otuleni są w gruby kożuch, więc nie słyszą, albo sama powózka powoduje taki hałas, że najlepszego sygnału nie słychać.

Jeśli konie są płochliwe, to dobry kierowca woli stanąć, niż dostać dyszlem w szybę auta — gorzej jest, gdy konie spłoszą się w ostatniej chwili, bo wtedy tylko od przytomności umysłu kierowcy i woźnicy i od zbiegu okoliczności zależy, czy dojdzie do katastrofy.

Nocą furmanki jadą również z reguły bez światła i woźnice z reguły śpią. Mimo to jednak pojazdy konne, choć są ogromną zawadą na szosie, powodują na ogół mniej wypadków, niż rowery, bo szybkość ich jest mniejsza, a masa większa, niż tych ostatnich, co ułatwia kierowcom uniknięcie zderzenia.

Wreszcie ostatnią przeszkodą ruchomą na szosie są... auta. Bo są różne auta — uprzejme i nieuprzejme, prowadzone ostrożnie i po kawalersku, a te ostatnie są niezmiernie groźne.

W razie stwierdzenia, że kierowca, który spowodował najmniejszy nawet wypadek, był podochocony alkoholem albo brawurował bez potrzeby i sensu, najwyższy wymiar kary jest na miejscu, bo auto w rękach osoby nieodpowiedzialnej jest straszliwym narzędziem zniszczenia.

Młodzi kierowcy, jadący zwykle lękliwie w mieście, nabierają kurażu, gdy znajdą się na otwartej szosie i z dumą „gazują“ co sił starczy, a gdy znajdą się w obliczu przeszkody lub przekroczą maksymalną szybkość, którą mogą jeszcze opanować, jest już za późno...

Dlatego w razie wypadku badać należy, jak długo dany kierowca już jeździ, czy jeździł na większej ilości wozów i jak silną ma maszynę, bo z tych danych można sobie urobić pewne przekonanie.

Wymijanie i wyprzedzanie się aut w dzień na otwartej szosie przechodzi zwykle gładko — dopiero gdy zapadnie noc, gdy pada śnieg, szosa jest silnie zakurzona lub śliska, często wkracza sędzia karny (i lekarz).

W nocy obowiązkiem mijających się kierowców jest przygaszanie świateł lub kierowanie ich snopów ku dołowi (w nowszych wozach) i oczywiście zwalnianie szybkości.

Otóż tego przestrzegają tylko starsi kierowcy — inni lekceważą sobie niebezpieczeństwo i oślepiają zupełnie przeciwnika, waląc z pełnymi reflektorami pełnym gazem przed siebie. Wówczas tylko traf szczęśliwy pozwala uniknąć straszliwego zderzenia, bo kierowca, oślepiony reflektorem traci zupełnie poczucie kierunku. To też wypadki nieprzygaszania świateł powinny być karane tak ostro, jak tylko odpowiednie przepisy pozwalają.

Auta starszego typu, zwłaszcza zaś auta ciężarowe mają często urządzenie do przygaszania zepsute, albo tak połączone kable oświetleniowe, że zawsze choć jedno światło jest pełne. Świadczy to o lekceważeniu życia przez szoferów, bowiem jazda z jednym tylko reflektorem również może spowodować straszliwe zderzenie, bo przeciwnik jest wówczas zdezorientowany co do szerokości pojazdu i bierze go za motocykl.

Wyprzedzanie w kurzu jest niezmiernie niebezpieczne i dobry kierowca nigdy tego nie robi bez koniecznej potrzeby, o ile się nie zdarzy, że słabszy wóz nie chce puścić silniejszego, by uniknąć kurzu, co jest niedopuszczalne i powinno być ostro tępione. Kto ma 100 HP, ma pierwszeństwo przed 20 HP.

Śliska szosa jest wysoce niebezpieczna, podobnie jak mokry asfalt. Na mokrym asfalcie wystarczy lekko skręcić koła w jedną stronę i nagle zahamować, by wóz obrócił się o 360 stopni. Łatwo sobie wyobrazić skutki takiego obrotu w mieście w silnym ruchu lub w dużej szybkości.

Wpadnięcie na śliskiej szosie w ostry zakręt przy dużej szybkości kończy się przeważnie w rowie i jeśli kierowca tłumaczy sie potem, że go „zarzuciło", to zwykle winy trzeba szukać u niego samego.

W ogóle badanie stanu szosy i warunków atmosferycznych ma decydujące znaczenie przy wypadkach. Na gołoledzi hamulce niemal nie działają, w błocie wóz stale ma ochotę „zarzucić", na mokrym asfalcie jechać trzeba jak po lodzie, w czasie silnej mgły lub zamieci śnieżnej jedzie się niemal na oślep. słowem, okoliczności te muszą być starannie badane. Jeśli ktoś na otwartej szosie wpakował się na zakręcie na drzewo lub do rowu. to w 90 wypadkach na sto wina leży po stronie szofera, o ile warunki widoczności nie były tak fatalne, że wypadek zaszedł mimo całej ostrożności.

Czasem sędzia powinien być wyrozumiały. Jeśli np. komuś zepsuje się (zwłaszcza przy starszych wozach) światło w nocy na szosie, i w dodatku może w zimie, instynkt samozachowawczy pcha go do dalszej ostrożnej jazdy po ciemku, więc o ile nie spowodował katastrofy, sytuacja ta graniczy niemal z wyższą koniecznością.

Jest przepis, by auto wieczorem na postoju miało tylne światło. Ale jeśli ktoś postawił auto pod latarnią uliczną i poszedł na bridża, to owo tylne światło jest jedynie marnowaniem energii elektrycznej, bo latarnia oświetla wóz, aż nadto, a przepis jest nie tylko na to, by był, ale na to, by ochronił bezpieczeństwo, które tu nie jest narażone.

Jeśli ktoś na otwartej i pustej szosie jedzie lewą stroną, bo prawa pełna jest dziur, to nie wynika z tego, by musiał otrzymać nakaz karny za nieprawidłową jazdę, bo nieprawidłowa była przede wszystkim szosa...

Jeżeli na każdym niemal mostku na szosach we Wschodnich Karpatach (np. droga ze Stanisławowa do Worochty) jest napis „tylko dla pojazdów do 1000 kg.", a niemal każde normalne auto waży ponad 1000 kg, to trudno karać za przejeżdżanie przez te mostki (na głównych szosach były takie mostki na tym szlaku w roku 1932 niemal regułą w okolicy Worochty), zwłaszcza, że jeżdżą przez nie autobusy wypchane po brzegi ludźmi.

Wreszcie, jeśli ktoś jechał nieprawidłową stroną drogi, czy ulicy, bo była tam lepsza nawierzchnia i spowodował wypadek, którego byłby nie uniknął jadąc stroną prawidłową, to okliczność ta nie może świadczyć, bo przepis o jeździe prawą stroną jest przepisem porządkowym i może być pominięty, gdy specjalne okoliczności tego wymagają.

Tak samo jeśli ktoś, aby uniknąć zderzenia z jadącym nieprawidłowo innym pojazdem, czy przechodniem, skręci nieprawidłowo, bo to w danym wypadku dawało największe szanse ratunku, mimo to jednak nie uniknie wypadku, nie można z tego faktu kuć broni przeciw niemu, bo dla ratowania życia musi się nieraz naruszyć przepis porządkowy.

Często się zdarza, że cyklista wpłącze się pod wóz, kierowca dla ratowania życia rowerzysty skręci nagle w bok i rozbije wóz, zabijając zarazem i cyklistę. Trudno go wtedy winić, bo jeśli okazał tyle heroizmu, że swoje życie naraził, by ratować drugie, należy mu się pełne uznanie, gdyż mógł przecież wjechać wprost na rower z minimalnym ryzykiem dla swego życia zamiast wyczyniać karkołomne łamańce.

Dziedzina wypadków samochodowych jest olbrzymia i u nas brak niemal zupełnie opracowania przykładów typowych, dlatego też niniejsze uwagi, choć nieco chaotyczne i operujące wyrywkowo przykładami i pojęciami technicznymi mogą przyczynić się do orientacji sędziów w ocenie wypadków z punktu widzenia tak prawa karnego, jak i cywilnego, boć przecież roszczenia wzajemne zależą od tego, kto i w jakim stopniu winę ponosi.

W każdym razie w interesie rozwoju motoryzacyjnego naszego kraju, leży życzliwsze ustosunkowanie się władz bezpieczeństwa i sądów do lojalnych automobilistów, którzy mieli nieszczęście zaplątać się w jakiś wypadek, co jednak powinno pociągnąć za sobą bezwzględne tępienie objawów narażania życia ludzkiego w związku z komunikacją samochodową i jeśli zaczną się zdarzać wypadki, że jako winni katastrofy samochodowej zasiądą na ławie oskarżonych przechodnie, cykliści lub woźnice, będziemy mogli mówić o zmianie nastawienia, upatrującego w kierowcy jedyną przyczynę każdego wypadku. A przecież jest nie do pomyślenia, by prócz szofera nikt inny nie mógł być winnym katastrofy.

Tylko bezwzględne tępienie lekceważenia przepisów, mających na celu bezpieczeństwo przy jednoczesnym życzliwym ustosunkowaniu się do rzetelnych kierowców może uwolnić ich od poczucia, że są zwierzyną, szczutą ze wszystkich stron za to, że odważają się korzystać z szybkości, która jest zasadniczą cechą nowoczesnego samochodu.

Dr. Tadeusz Cyprian.
Sędzia apelacyjny w Poznaniu

Autostrady niemieckie

W lipcu 1933r. została zatwierdzona organizacja Autostrad Rzeszy Niemieckiej (Reichsautobahnen) — jako oddzielne przedsiębiorstwo oparte na zasadach organizacyjnych zbliżonych do Kolei Państwowych. Powstanie tej organizacji stało się kamieniem węgielnym dla rozbudowy dróg samochodowych Niemiec do stanu równorzędnego z każdym innym państwem, a w najbliższej przyszłości, do wejścia na szczyt potęgi motoryzacyjnej opartej o wielką, doskonale zorganizowaną i zabudowaną sieć autostrad.

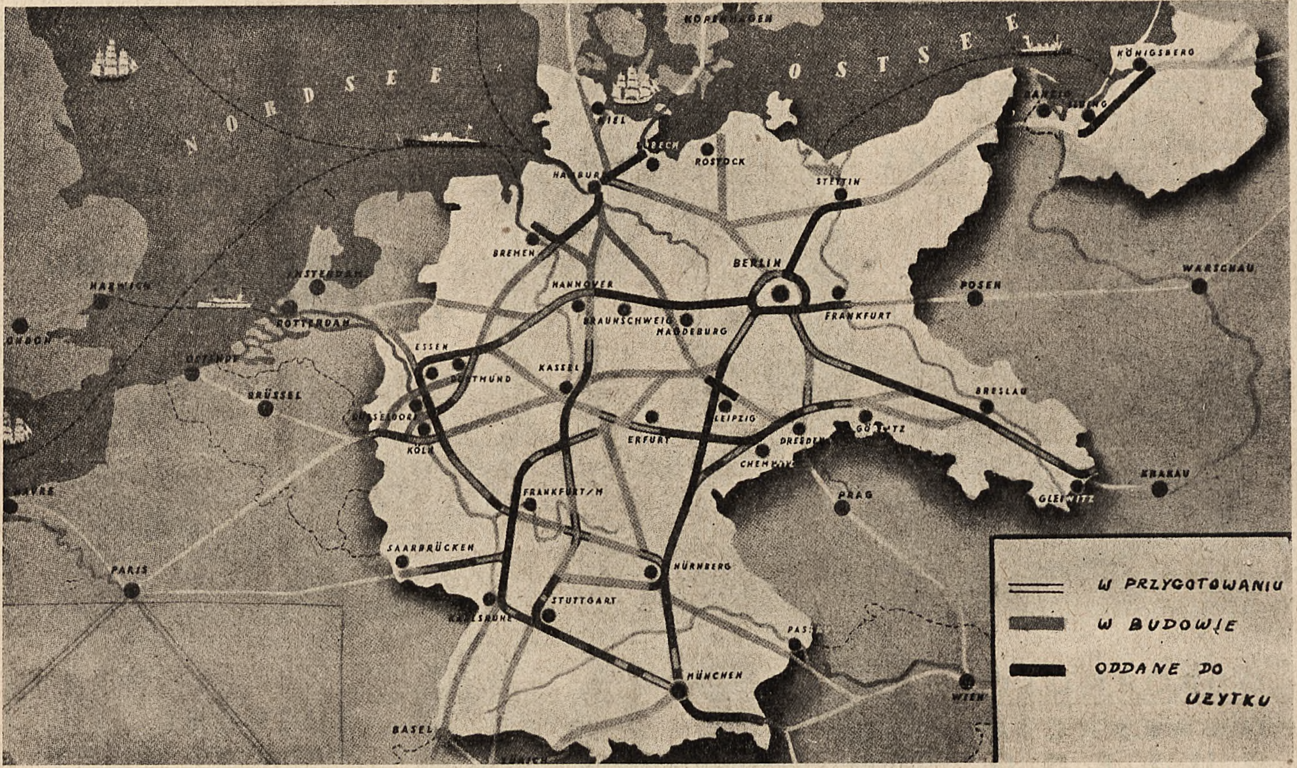
Projektuje się budowę ogółem 7.000 km. standaryzowanych autostrad i, jeżeli tempo budowy będzie szło jak dotychczas, — to sieć w takich gigantycznych rozmiarach — zostanie niewątpliwie wykonana.

Plan sieci autostrad niemieckich nosi charakter tranzytowy — przewidując bezpośrednie przeloty z dostępami do wszystkich granic, — przy czym Berlin stanowi jakby punkt centralny, z którego rozchodzi się promieniście sześć głównych autostrad. — Dookoła miasta zostaje zbudowana droga okrężna, od której dopiero zaczynają się wyloty poszczególnych promieni.

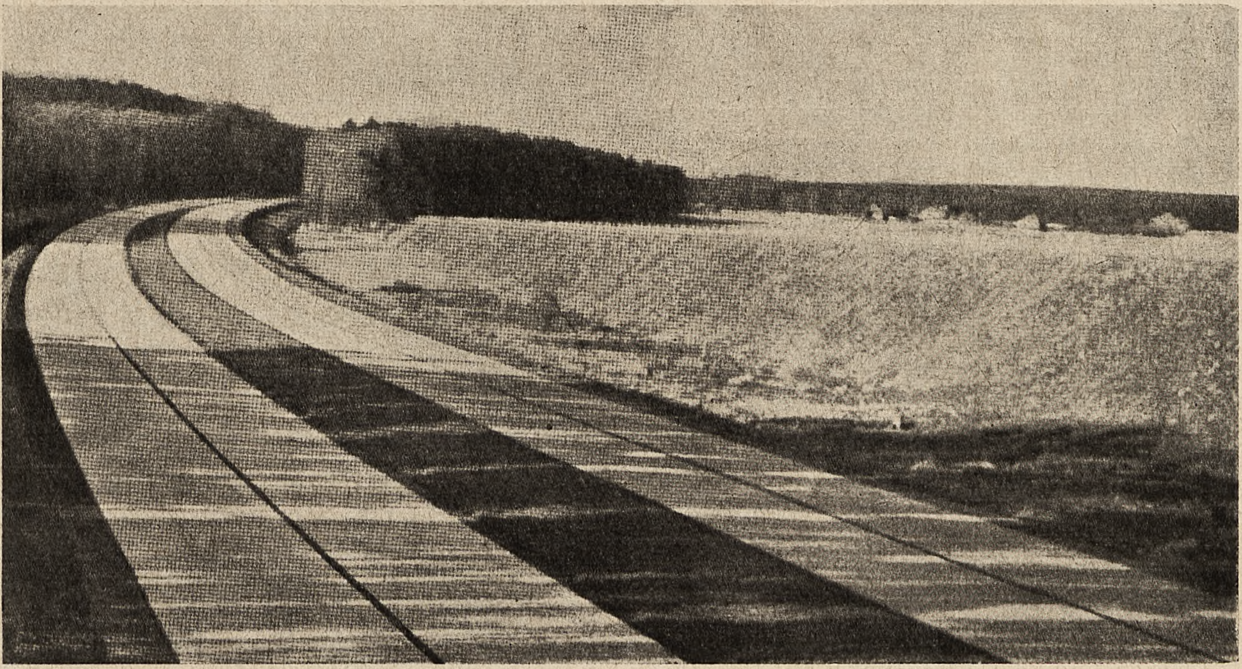
Budowa Autostrad Niemieckich w pierwszych trzech latach, t. j. 1934 — 1936 dała zatrudnienie około 250.000 ludzi — co oczywiście zmniejsza koszta budowy przez zatrudnienie bezrobotnych — którym państwo wypłacało zapomogę. — Stanowi to około 30% ogólnego kosztu budowy. Drugie 30% to zwrot pośredni w formie podatków od przemysłów pomocniczych i rozwoju komunikacji, handlu i produkcji samochodów, — przemysłów, których rozwój jest bezpośrednim rezultatem budowy autostrad.

Do końca 1936 r. wybudowano około 1000 km. dróg samochodowych z czego oddano do użytku — około 300 km. — W 1937 — projektuje się budowa dalszych 1200 km.

Zasady konstrukcyjne autostrad niemieckich są wynikiem studiów nad autostradami już wybudowanemi w innych państwach (głównie w Italii), przyczem chodziło o uniknięcie tych błędów, które okazały się podczas eksploatacji pierwszych autostrad. Jako na-



Rozbudowa autostrad niemieckich.

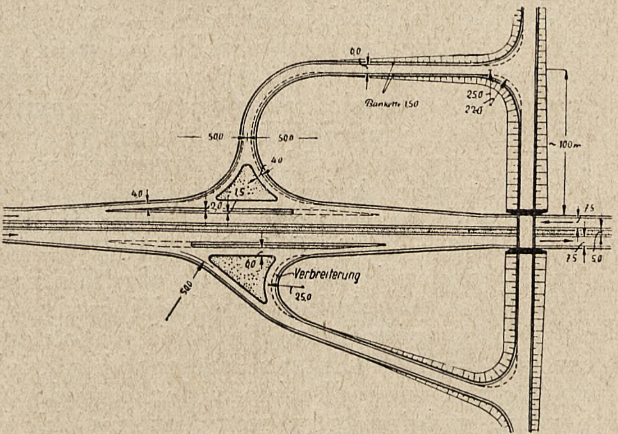


wierzchni używa się betonu chropowatego, dającego równą — przeciwpoślizgową jezdnię, w przeciwstawieniu do asfaltu, — który jest śliski i posiada fale — tak nieprzyjemne przy szybkiej jeździe. — Autostrady są prowadzone z uwzględnieniem „widokowości" i możliwym zmniejszeniem długich odcinków prostych przy równoczesnym użyciu wiraży nie mniejszych niż o promieniu 1800 m. Wiraże na autostradach podgórskich i górskich mogą mieć promień mniejszy (do 800 m.) jednak równocześnie stosowane jest pochylenie jezdni dające możność brania zakrętów na dużej szybkości.

W ten sposób unika się monotonii jazdą autostradą i zachęca automobilistów do jej użytkowania — tym bardziej, że korzystanie z autostrad jest bezpłatne zarówno dla pojazdów prywatnych jak i dla autobusów oraz transportu ciężarowego.

Najwyższe dopuszczalne procentowe wzniesienie nie może przekraczać 4% przy autostradach normalnych a 6—8% przy drogach podgórskich i wysokogórskich. Znormalizowane autostrady są następujące:

Dwie równoległe jezdnie betonowe o szerokości 7,5 m. każda: środkiem idzie pas zieleni o szerokości 4,2 m. Zewnętrzne brzegi są obramowane pasami zieleni lub żwiru o szerokości 1 m. Brzegi samej jezdni mają dodane pasy czarnego asfaltu — wewnętrzne po 0,4 m. i zewnętrzne po 1 m. — Całkowita szerokość autostrady wynosi łącznie 24 m. — Środkiem każdej jezdni biegnie czarny pas kierunkowy — ułatwiający wymijanie pojazdów jadących w tym samym kierunku.



Przejazd dwustronny.



Znormalizowany most na autostradzie niemieckiej.

Jezdnie posiadają nachylenie na zewnątrz — 1,5% dla spływu wody. Nachylenie to przechodzi w jednokierunkowe i ewentualnie zwiększone—na wirażach w kierunku wirażu. Spływ wody następuje wtedy z jezdni zewnętrznej — do środkowego pasa zieleni. Dla ułatwienia jazdy nocnej — na zewnętrznych brzegach autostrady ustawione są co 100 m. słupki zaopatrzone w „kocie oczy“ koloru żółtego i oznaczone odległościami w dziesiątych kilometra.

Wszystkie przejazdy i skrzyżowania są oczywiście wiaduktowane i jednostronne — przyczem wiraże wjazdowe mają promień 25 m. a wyjazdowe 50 m. Jest to zabezpieczeniem przed przekraczaniem szybkości bezpiecznej do wjazdu i wyjazdu z autostrady na skrzyżowaniu.

Autostrady są przeznaczone tylko dla trakcji motorowej; konie, rowery i piesi są na drogę niewpuszczani, przyczem są tu stosowane takie same zasady prawa odnośnie wypadków z pieszemi — jak przy kolejach żelaznych. — Trotuarów niema i piesi są zasadniczo niedopuszczani na teren autostrady.

Na autostradzie znajdujemy — co pewien czas, — punkty parkingu, wybrane pod względem widokowym i wycieczkowym. Zarówno organizacja punktów parkingu, jak i stacji obsługi, pomp paliwowych i t. d. na autostradzie należy do jej zawodu — i jest jedną z firm bezpośrednich dochodów.

Jeżeli projekt budowy sieci autostrad zostanie doprowadzony do końca — to Niemcy w ciągu najbliższych 3 lat — staną na pierwszym miejscu w świecie pod względem jakości i przystosowania dróg dla trakcji samochodowej. Oczywiste korzyści to rozwój przemysłów pomocniczych, transportu handlowego i turystycznego i niewątpliwe korzyści wojskowe, — wyrażające się w „zbliżeniu“ granic, których wartości nie wolno niedoceniać, szczególnie najbliższym sąsiadom.

Inż. Bohdan Lubiński.

Wielki czy mały silnik?

Jedną z najważniejszych zalet, jakie przywykło się dzisiaj wymagać od silnika samochodowego jest zryw. Na czym polega ten przysłowiony zryw — teoretycznie orientuje się każdy laik: samochód za naciśnięciem akceleratora powinien skoczyć z miejsca, jak podcięty batem rasowy koń. Taki zryw schlebia ambicji sportowca i jest bardzo wygodny, bo do natychmiastowego przyśpieszenia wystarcza tylko naciśnięcie akceleratora.

Jednak geneza zrywu bynajmniej nie wyszła z pobudek sportowych. Ojczyzną zrywu jest Ameryka i niechęć jej obywateli do tracenia czasu na naukę kierowania samochodem.

Każdemu, kto orientuje się w pracy silnika spalinowego, wiadomo, że silnik ten jest nadzwyczaj wrażliwy na ilość obrotów: spadek obrotów pociąga za sobą spadek mocy. Im mniejszy jest silnik, tym więcej zależna jest jego moc od przepisanej ilości obrotów.

Z tej właściwości silnika spalinowego wypłynęła konieczność związania go ze skrzynką przekładniową — operowanie którą jest najtrudniejszym dla każdego nowicjusza. Właściwie umiejętność manipulowania lewarkiem przekładniowym jest kwintesencją nauki kierowania samochodem. Ponieważ zaś przeciętny amerykański businessman lub farmer — a oni stanowią gros posiadaczy samochodów w U. S. A. — nie chcą i nie mają czasu na kończenie „kursów kierowców“, więc konstruktorzy amerykańscy w imię kardynalnych wymagań rynku zmuszeni zostali do budowania samochodów z ułatwionem kierowaniem za wszelką cenę, kosztem nawet ustępstw od racjonalnych rozwiązań technicznych. Trzeba więc było za wszelką cenę sprowadzić do minimum konieczność zmiany biegów.

Zadanie to konstruktorzy amerykańscy rozwiązali logicznie, stosownie do możliwości swojej ojczyzny. Poprostu zaczęli stosować do samochodów ogromne, wielkolitrażowe silniki. Silnik taki jest elastyczny, ponieważ nawet na małych obrotach posiada jeszcze tyle mocy, że naciśnięcie akceleratora wystarcza do natychmiastowego zwiększenia obrotów, czyli rozwinięcia z miejsca szybkości na tej samej przekładni. Oprócz tego, w celu niedopuszczenia do większego spadku obrotów silnika nawet przy wolnej jeździe — samochody amerykańskie mają małą przekładnię w dyferencjale, tak że stosunek trybów atakującego i talerzowego jest tu bardzo wysoki, przeciętnie ok. 1:5 i więcej.

Dlatego granice szybkości jazdy na przekładni bezpośredniej w samochodzie amerykańskim są bardzo szerokie — od 5 km/godz., tak że zmiana przekładni staje się prawie zbyteczną i do kierowania wozem wystarcza sprzęgło, akcelerator i hamulce. Jednak taka wygoda okupiona jest za cenę dużej straty na szybkości końcowej wozu. Silnik bowiem, który wskutek małej przekładni w dyferencjale już na szybkości 10—15 km/godz. rozwija dość duże obroty — dochodzi do swych najwyższych obrotów przy stosunkowo niewielkiej szybkości jazdy, zupełnie niewspółmiernej dla silnika o tak znacznym litrażu. Dlatego samochód z większym zrywem rzadko kiedy dochodzi do 100 km. na godzinę, gdy wozy europejskie w mniejszym o połowę lub więcej silnikami —

z łatwością tę setkę przekraczają. Dlatego też w dalszych podróżach średnia szybkość potężnej amerykanki nie jest większą od małego wozu nowoczesnego europejskiej konstrukcji z oszczędnym małolitrażowym silnikiem.

Ogólnie jest znane, że amerykanka z miejsca da osiemdziesiątkę — ale za jaką cenę? Kosztem ogromnej ilości paliwa i ciężkiej pracy kierowcy przy utrzymaniu drogi, bo wielki, mało obciążony silnik wskutek małej przekładni w dyferencjale — jest tak wrażliwy na akcelerator, że szarpie i zatacza tylnymi kołami we wszystkie strony, czyli jak określają kierowcy „zamiata tyłem“. Złe trzymanie drogi jest ogólnie znaną przysłowiową wadą amerykanek nie wskutek bynajmniej błędów konstrukcyjnych — ale w wyniku samego systemu: wielki, elastyczny silnik z małą przekładnią w dyferencjale.

Opisane cechy konstrukcyjne samochodów typu amerykańskiego, które jak było powiedziane są wynikiem specyficznych wymagań klienteli amerykańskiej — nie ujawniają w swej ojczyźnie tych wad, jakie występują w nich w krajach europejskich o innej strukturze gospodarczej. Duży koń musi jeść dużo, i nie jest to uciążliwe w gospodarstwie, rozporządzającym wielką ilością paszy. Ameryka posiada nadmiar źródeł naftowych i cena benzyny jest tam w porównaniu z Europą śmiesznie niska — 18 do 20 groszy za litr. Utrzymanie więc dużej ilości koni mechanicznych kosztuje tam niewiele. Podobnie koszt opon, zużywanych gwałtownie przez rwące koła — jest znikomy, bo Ameryka jest ojczyzną kauczuku i metropolią przemysłu oponowego. Szybko zużywające się części mechanizmów wskutek „zrywu“ potężnego silnika, zakręcającego brutalnie wałem, trybami i półosiami — również nie stanowią dotkliwego obciążenia budżetu amerykańskiego automobilisty, któremu masowa produkcja daje towar za grosze.

Zresztą i całego samochodu nie ma poco zbytnio oszczędzać, bo przedstawiciel przyjmie stary i przyprowadzi nowy za niewielką dopłatą, rozłożoną na długoterminowe raty.

Ale jaka jest rola takiego samochodu, przeniesionego w warunki europejskie, a zwłaszcza Polskie, gdzie pieniądz jest drogi, paliwo jeszcze droższe, gumy szalenie drogie, części nikt nie chce trzymać i trzeba je sprowadzać z Ameryki za grube pieniądze i nadomiar zużycie ich jest większe bo samochód pracuje w cięższych warunkach —

po bezdrożach, bez fachowej opieki stacji obsługi, rozsianych w Ameryce co parę kilometrów.

Reasumując powyższe trudno nie przyznać, że samochód typu amerykańskiego jest wzorem pierwszorzędnym, ale w naszych warunkach nadającym się dla ludzi bogatych lub wielkich instytucji o wysokich kosztach handlowych. Jest to objekt motoryzacji dla nas luksusowej, ale nie użytkowej. Każdy taksówkarz stwierdzi, że przeciętna amerykanka nie kalkuluje się, podobnie jak nie nadaje się ona dla lekarza, adwokata, agenta i każdego, kto musi korzystać z taniego środka lokomocji. Prawda, jeżdżąc na amerykance łatwiej można obejść się bez kierowcy, ale cóż z tego, gdy najbardziej optymistyczne obliczenia kosztów utrzymania wozu z większym silnikiem zaczynają się od 400 zł. miesięcznie wzwyż, bez kierowcy.

A teraz zastanówmy się, czy ten „niedozowny" zryw może być uzyskany inną metodą niż budowanie kolosalnych silników. Otóż jest on już dawno osiągnięty nawet przy małych silnikach, ale za cenę... nauczenia się jeździć samochodem bez ignorowania jego niezbędnych mechanizmów — t. j. przekładni. Prawda, w samochodach starszych typów zmiana biegów była trudniejsza, połączona ze zgrzytem i graniem załączonych trybów.

Ten hałas traktowany był przez sportowców jako upokorzenie, anonsujące światu, że jego samochód nie może dać rady na bezpośredniej. Nowoczesna skrzynka przekładniana jest bardzo dyskretna: synchronizator nie dopuści do zgrzytnięcia zmienianych trybów, a stale zazębiane skośne tryby niższych przekładni pracują idealnie cicho, jak na bezpośredniej.

Zmiana więc przekładni nie wymaga jak dawniej wczuwania się w tempo obrotów silnika, jest łatwa, szybka i zakonspirowana; zryw zaś otrzymany przy przejściu na niższą — nie ustąpi szarpnięciu wielkolitrażowego smoka.

Wyższe sprężanie, cztery przekładnie stosowane z reguły przy mniejszych silnikach, niższy stosunek trybów w dyferencjale (1:4 lub 3,5) przy większej ilości obrotów małolitrażowego silnika — pozwalają na rozwijanie jeszcze większych szybkości przy lepszym wyzyskaniu możliwości silnika. Większe obciążenie w dyferencjale daje przy tym bardziej równomierną pracę kół, co natychmiast wyraża się w spokojnym zachowaniu tyłu i lepszym trzymaniu drogi.

Koszty eksploatacji mniejszego silnika, racjonalnie przez konstruktora wyzyskanego, sowicie nas wynagrodzą za nieco częstszą zmianę przekładni, zresztą już bez bolesnego zgrzytu i kompromitującego wycia.

Pozostaje jeszcze kwestia przebywania piasków i błot. Utarło się zupełnie mylne przekonanie, że im mocniejszy silnik, tym większa pewność przejazdu po miękkich drogach. Tymczasem praktyka dowiodła, że wielki, mocny silnik zdradza skłonność do buksowania kołami, które zakopują się w piasku i samochód zamiast posuwać się naprzód — siada coraz głębiej. O zdolności zatem przebywania dróg bocznych decyduje nie silnik, a przede wszystkim profil opon i waga wozu.

Tylko, i jeszcze raz tylko szerokie balonowe opony, o dużej powierzchni nacisku, pozwolą nawet przy małym silniku na przebywanie takich bezdroży, w jakich niejedna wielka i potężna maszyna będzie bezradnie obracała kołami na miejscu. Dlatego właśnie, jak wykazała wielka wojna, na frontach bojowych nadają się tylko lekkie ciężarówki. Saharę przebywają małe Renówki lub Cytryny na podwójnych kołach o szerokich oponach.

Poza tym o jeździe po piasku decyduje także umiejętność utrzymania się w kolei opon jedną stroną, co przy dzisiejszych odwracalnych kierownicach nie jest żadną mądrością. Poprostu koła same usiłują utrzymać się w kolei i kierunek nie powinien im utrudniać tego przez zbyt gorliwe kręcenie kołem kierowniczym.

Jak widzimy zatym i w tym wypadku wielki silnik nie daje żadnych specjalnych korzyści. Biorąc pod uwagę wszystkie „za i ale" twierdzę, że stawianie zrywu na pierwszym miejscu jest dyktowane tylko przez żyłkę sportową, a racjonalnym objektem motoryzacji użytkowej, jedynej odgrywającej wielką rolę w życiu gospodarczym i przemysłowym kraju jest w Polsce samochód pojemny, ale z silnikiem małym lub średnim do 2 ltr. dla wozów osobowych. Jasne, że dla trakcji ciężarowej potrzebny jest silnik większy — ok. 3—4 ltr., choć właściwie dyskusja nad silnikiem bezszynowym dla ciężarówek i autobusów staje się coraz bardziej bezprzedmiotową wobec faktu, że wypiera go całkowicie silnik syst. Diesel'a na tanie ciężkie paliwo — właśnie dzięki swym niskim kosztom eksploatacji.

Sześć cylindrów — to granica; więcej cylindrów — dla tych, co z kosztami się nie liczą i nie chcą się uczyć racjonalnego kierowana samochodem. Jako potwierdzenie, że zwątpienie niżej podpisanego co do celowości wielkolitrażowych silników nie jest tylko jego osobistym poglądem pozostaje przytoczyć fakt, że prawie cała europejska produkcja samochodowa nie wychodzi po za ramy 2 ltr. dla osobowych i 3 ltr. dla ciężarówek Samochody o większym litrażu są budowane jako wozy wybitnie luksusowe i stanowią tylko ok. 10% ogólnej ilości.

A. Tuszyński

Motoryzacja Szwecji

Szwecja należy do krajów o bardzo silnie rozwiniętej motoryzacji. Wytłomaczyć to można nadzwyczaj dobrą sytuacją gospodarczą kraju. W szczególności w ostatnich dwuch latach przeżywa Szwecja okres takiego rozkwitu gospodarczego, jaki na terenie Europy da się porównać chyba z ostatnim rokiem koniuktury w Anglii.

Fala koniuktury wzrasta nadal wobec zbrojeń światowych i zw ązanych z nimi hauss'y na surowce.

Położenie gospodarcze kraju charakteryzują najlepiej cyfry produkcji różnych gałęzi przemysłu. Są one imponujące. Produkcja surówki przekroczyła o 25% produkcję z lat 1928/29; dalszy zaś jest wzrost hamuje brak węgla drzewnego. Produkcja energii elektrycznej w roku 1936 przekroczyła o 60% najwyższą cyfrę produkcji przemysłowej. Całkowita roczna produkcja drewna była już w początku lata 1936 r. wyprzedana. Bezrobocie zniknęło, daje się nawet odczuwać brak fachowych robotników w niektórych branżach.

Wobec odejścia od świata Hiszpanii, jako dostawcy rud, wydobycie rudy przekroczyło w Szwecji w roku 19336 o 60% cyfry poprzedniego roku.

Sytuacja ta stwarza nadzwyczajne warunki dla rozwoju motoryzacji, tym bardziej że w ostatnich latach nie wydano żadnych nowych zarzadzeń, które by mogły wpłynąć na jej zahamowanie.

Bardzo szybki wzrost zakupów wozów osobowych i to przeważnie średnich i większych jest najlepszym miernikiem wzrostu zamożności społeczeństwa.

Jak widać z poniższej tablicy tempo motoryzacji było w ostatnim roku stosunkowo szybsze od Niemiec i to bez żadnego nakręcania koniuktury.

NOWE REJESTRACJE W SZWECJI.

Rok	Wozów osob.	Wozów ciężar.	Autobusów	Ogółem sztuk
1932	5000	3500	350	8850
1933	6060	3200	250	9510
1934	10150	5150	450	15756
1935	14100	6050	550	20700
1936	18300	7500	600	26400

W 18.300 sztukach nowo nabytych wozach osobowych w roku 1936 było:
Produkcji niemieck. 2650 sztuk czyli 14.4%
Produkcji krajowej 820 sztuk czyli 4.4%
Marek amerykań. 13.800 sztuk czyli 75%

Większość wozów marek amerykańskich (około 11.800 sztuk) pochodzi z montowni znajdujących się w Szwecji. Import samochodów osobowych z Niemiec stale wzrasta i w pierwszym kwartele b.r. wyniósł już około 1600 sztuk. Wpłynęło na to, prócz innych przyczyn, niezawodnie pewne zahamowanie produkcji montowni, wobec strajków w ich zakładach macierzystych w Ameryce.



Wobec niemożności konkurencji w wozach osobowych z montowniami i nie opłacalności rozwoju produkcji wozów osobowych bez szkody dla ogólnej motoryzacji— produkcja wozów osobowych jest nieznaczną i ogranicza się do wozów przeznaczonych dla administracji, urzędów etc. Znacznie większy jest udział produkcji krajowej w wozach przemysłowych. Na 8100 bowiem sztuk dopuszczonych po raz pierwszy do ruchu samochodów przemysłowych było 2560 sztuk wozów produkcji krajowej czyli 31.5%. Wychodząc ze słusznych założeń kalkulacyjnych krajowy przemysł zwrócił główną uwagę na produkcję wozów przemysłowych i najzupełniej ją panował, pozostawiając gros dostaw wozów osobowych montowniom marek amerykańskich.

Szwecja posiada obecnie dwie fabryki. Samochodów: Volvo i Scania-Vabis. Fabryka Volvo produkuje około 90% całej wytwórczości krajowej w samochodach. Produkuje ona w stosunkowo niewielkich ilościach (obecnie łącznie około 1000 sztuk) trzy typy wozów osobowych z silnikami o mocy 65 i 80 KM. i 3 i 3½ tonnowe dwuosiowe podwozia ciężarowe z silnikami benzynowemi

i dieslowskiemi. Produkcja podwozi ciężarowych wynosi obecnie 2500—2800 sztuk. Produkująca dawniej samochody osobowe fabryka Seania-Vabis wyspecjalizowała się obecnie w produkcji podwozi ciężarowych o większej nośności (4—6 tonn) i autobusów o dużej pojemności (około 50 pasażerów). Wozy te pracują w dużych ilościach bez zarzutu w całym kraju.

W tablicy II-ej podano charakterystyczne cyfry produkcji krajowej.

PRODUKCJA KRAJOWA.

LATA	1933	1934	1935	1936
Sam. osobowe	720	660	820	900
Sam przemysł.	2150	2380	2550	3300
Ogółem	2870	3040	3370	4200

Prócz tych dwuch fabryk istnieją jeszcze w Szwecji trzy montownie:

General Motors Nordisk A/B — montująca samochody osobowe: Chevrolet, Pontiac, Olsmobile, Buick i Opel, i podwozia ciężarowe Bedford i Blitz-Opel; Ford-Motor Company A/B montująca wszystkie modele Forda, i Svenska Gilfabriken A/B montująca samochody osobowe m. Dodge i Plymount.

Wysokość produkcji tych trzech montowni wynosiła w roku 1936 około 16.—17.000 sztuk. Około 15—20% produkcji było eksportowane do innych krajów skandynawskich (Norwegii i Finlandii).

Jakkolwiek Szwecja dzięki swemu położeniu geograficznemu stoi przynajmniej na razie) na boku zbrojeń lat ostatnich przemysł mechanizacji armii znacznie się rozwinął. Wykonywa się tam bowiem częściowo dla własnych potrzeb a wznacznej części na eksport samochody pancerne i czołgi. Samochody pancerne szwedzkie zaopatrzone są przeważnie w silniki Ford V8, różne zaś typy czołgów wyrabiane przez zakłady Landswerk w silniki Kruppa i Maybacha. Typy czołgów są najzupełniej nowoczesne i dowodzą zupełnego opanowania produkcji w tym zakresie.

Stan taboru na 1.I. 1936 r. przedstawiał się jak następuje: (w cyfrach zaokrąglonych).

Samochodów osobowych	119.500 sztuk
„ ciężar. i spec.	49.800 sztuk
Autobusów	4.200 sztuk
Łącznie	173,500 sztuk

Według marek najwięcej kursuje: Chevroletów około 45.000 szt., Fordów ok. 37.000 szt. i krajowych Volvo ok. 14.000 szt.

Inż. Podhorski-Okołow

KOMUNIKATY OFICJALNE POLSKIEGO TOURING KLUBU

Wyniki „Raidu Krajoznawczego po Polsce"

Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu podaje do wiadomości, że Jury „Raidu Krajoznawczego po Polsce" w składzie PP. inż. Lubiński Bohdan, (przewodniczący), Inż. Gorzelański Czesław, Michalikowski Józef i Wróblewski Tadeusz (członkowie), na posiedzeniu w dniu 21 maja 1937 r. rozpatrzyło złożone przez uczestników raidu sprawozdania, oraz karty drogowe z załącznikami i w myśl. par. 29 regulaminu raidu, postanowienia którego na mocy decyzji Jury z dnia 17 maja 1937 r. stosuje się do wszystkich nagród, orzekło co następuje.

Przewidziane w regulaminie „Raidu Krajoznawczego" nagrody zdobyli:

NAGRODY HONOROWE

Nagroda Pana Prezesa Rady Ministrów Gen. Dr. Sławoj Składkowskiego — AUREL JANECKI Z BYDGOSZCZY.

Pan Janecki osiągnął największą ilość punktów w specjalnej punktacji przewidzianej dla tej nagrody w postanowieniach par. 21 regulaminu.

Pan Janecki udowodnił meldunkami przejazd przez 21 miast powiatowych nie wymienionych w par. 15 regulaminu, 60 miejscowości „godnych zwiedzenia", wymienionych w par. 15 regulaminu, nie licząc miast wojewódzkich i miejscowości urządzających mety regionalne. 1 miasto wojewódzkie bez mety regionalnej i dojechał bez punktów karnych do czterech met regiolanych oraz mety głównej w Warszawie. Ogólna ilość punktów wynosi 493.

Najbliżsi kandydaci do tej nagrody osiągnęli następującą ilość punktów: Pan Borowik Lucjan z Warszawy — 486 punktów, Minister Świtalski Ferdynand — 418 punktów, p. inż. Orange Stanisław ze Lwowa — 416 punktów.

I. Nagroda P. Prezydenta m. st. Warszawy Min St. Starzyńskiego

Pan Inż. Orange Stanisław ze Lwowa, który wystartował do raidu z Kulikowa pod Żółkwią.

II. Nagroda P. Prezydenta m. st. Warszawy Min. St. Starzyńskiego.

Pan Inż. Borowik Lucjan z Warszawy, który osiągnął na mecie głównej w Warszawie największą ilość punktów (par. 17 regulaminu) — 589,2.

Nagroda Prezesa Zarządu Głównego Polskiego Touring Klubu Ministra Ferdynanda Świtalskiego.

Pan Inż. Orange Stanisław ze Lwowa, który we współczynniku krajoznawczym (par. 17 pkt. 3 regulaminu) osiągnął największą ilość punktów — 173 Pan inż. Borowik Lucjan z Warszawy uzyskał we współczynniku krajoznawczym 172 punkty, Fundator nagrody p. Minister Ferdynand Świtalski — 158 punktów, p. Janecki Aurel — 151 punktów.

NAGRODY KLUBOWE

W klasyfikacji ogólnej (par. 17 i 18 regulaminu) na mecie głównej w Warszawie, wzgl. końcowych metach regionalnych czołowi uczestnicy raidu zajęli następujące miejsca: 1) Borowik Lucjan z Warszawy — 589.2; 2) Inż. Orange Stanisław ze Lwowa — 578,16; 3) Janecki Aurel z Bydgoszczy — 549.88; 4) Minister Świtalski Ferdynand — 502,72; 5) Rychter Bohdan z Warszawy — 480,08 pkt; 6) Inż. Kleiber Aleksander z Warszawy — 448,52 pkt; 7) Inż. Bielajew Grzegorz z Łucka — 434.64; 8) Łyczkowski Stefan z Poznania — 408.08 pkt; 9) Inż. Bergfried Karol z Białegostoku — 396,9 pkt; 10) Umański Dawid z Łodzi — 382,76 pkt; 11) Robowski Leszek z Warszawy — 370,5 pkt; 12) Inż. Szymankiewicz Zdzisław z Warszawy — 362,6 pkt; 13) Inż. Donat Chroll-Frolewicz z Sosnowca — 344,8 pkt; 14) Inż. Rosenblatt Tadeusz Antoni z Łodzi — 344,84 pkt.

Pozostali uczestnicy osiągnęli w punktacji ogólnej poniżej 300 punktów.

NAGRODY KLUBOWE zdobyli:

I. Pan Inż. Borownik Lucjan z Warszawy;
II. Pan Inż. Orange Stanisław ze Lwowa;
III. Pan Janecki Aurel z Bydgoszczy.

Dla orientacji niżej zaklasyfikowanych uczestników raidu nadmienia się, że p. Inż. Borowik przebył ogółem w raidzie 2515 kilometrów, p. Inż. Orange Stanisław ze Lwowa — 2227 kilometrów, p. Janecki Aurel — 2261 kilometrów, p. Minister Świtalski Ferdynand — 2059 kilometrów. Pozostali uczestnicy przybyli trasę poniżej 2000 kilometrów.

NAGRODY WOJEWÓDZKIE i LOKALNE

2) **Nagroda Pana Prezydenta m. Kielc** — p. Henryk Lipiński z Łodzi przebywając trasę „Szlakiem Kadrówki" w czasie 2 godzin i 9 minut.

4) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Częstochowie** — Pan inż. Bergfield Karol z Białegostoku (start z Wasilkowa pod Białymstokiem).

5) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Kielcach** — Pan inż. Löwy Ignacy z Warszawy (start z Warszawy).

6) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Opatowie** — p. Rychter Bohdan z Warszawy (przybył do Opatowa po przebyciu 341 klm. w dniu 16 maja 1937 r. o godz. 2.00).

7) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Zawierciu** — p. Henryk Lipiński z Łodzi.

8) **Nagroda Izby Rzemieślniczej w Kielcach** — p. Henryk Lipiński z Łodzi.

9) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Sosnowcu** — p. inż. Donat Chroll - Frolewicz z Sosnowca (611 kilometrów).

11) **Nagroda P. Prezydenta m. st. Krakowa** — p. inż. Borowik Lucjan z Warszawy (od startu do Krakowa 1090 kilometrów).

12) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Bochni** — p. inż. Prawocheński Roman ze Stalego pod Tarnobrzegiem (przybył do Bochni po przebyciu 314 klm. w dniu 15.V.37 o godzinie 17.00).

13) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Gorlicach** — Pan inż. Prawocheński Roman.

14) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Nowym Sączu** — p. inż. Prawocheński Roman.

16) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Ropczycach** — p. inż. Orange Stanisław ze Lwowa.

17) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Żywcu** — p. inż. Donat Chroll-Frolewicz z Sosnowca.

18) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Zakopanem** — p. Kamiński Zdzisław z Warszawy.

19) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Krynicy-Zdroju** — p. inż. Prawocheński Roman (716 kilometrów)

21) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Puławach** — inż. Borowik Lucjan z Warszawy.

23) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Jaworowie** — p. Rychter Bohdan z Warszawy (najwyższa punktacja na mecie regionalnej we Lwowie).

24) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Jarosławiu** — p. Rychter Bohdan z Warszawy (jeden z uczestników

ubiegających się o tę nagrodę p. Ł. nie dojechał do mety reg. we Lwowie, pozostali osiągnęli gorszą klasyfikację ogólną na tej mecie).

27) **Nagroda Ziemi Kaliskiej** — p. Jastrzębski Stanisław z Łodzi.

28) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Wieluniu**— p. inż. Borowik Lucjan z Warszawy (2515 kilometrów).

29) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Radomsku** — p. Rychter Bohdan z Warszawy (od startu 314 klm.).

30) **Nagroda Pana Prezydenta m. Brześć n/Bugiem** — p. inż. Bergfried Karol (najwyższa punktacja).

32) **Nagroda Pana Wojewody Pomorskiego** — p Minister Świtalski Ferdynand (p. Minister Świtalski odwiedził wszystkie miasta powiatowe na terenie wojew. pomorskiego z wyjątkiem Świecia. p J. tylko 14, pozostali uczestnicy niżej 10).

33) **Nagroda Pana Starosty Krajowego Pomorskiego w Toruniu** — p. Minister Świtalski Ferdynand (vide uwaga pod 32).

34) **Nagroda Pana Prezydenta m. Torunia** — Pan inż. Borowik Lucjan z Warszawy (przebył od startu do Torunia 2262 klm.).

35) **Nagroda Komisariatu Rządu w Gdyni** — Pan inż. Borowik Lucjan z Warszawy (na mecie regionalnej w Gdyni 470,96 punktów).

36) **II Nagroda Komisariatu Rządu w Gdyni** — Pan Minister Świtalski Ferdynand (start z Wilanowa. pozostali uczestnicy z miejscowości położonych bliżej Gdyni).

37) **III Nagroda Komisariatu Rządu w Gdyni** — p. inż. Szymankiewicz Zdzisław z Warszawy (pobyt w Gdyni 18 godz 56 minut).

38) **Nagroda Pana Prezydenta m. Grudziądza** — Pan inż. Orange Stanisław (wobec zbiegu warunków, jednakowego czasu pobytu, Jury przyznało nagrodę p. Orangemu jako uczestnikowi, który do Grudziądza przebył najwięcej — 2001 — kilometrów).

39) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Działdowie** — Pan Minister Świtalski Ferdynand (1839 kilometrów).

40) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Grudziądzu** — Pan Minister Świtalski Ferdynand (najwyższa klasyfikacja).

41) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Starogardzie** — Pan inż. Kleiber Aleksander (na mecie reg. w Starogardzie — 273,68 punktów).

42) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Świeciu** — Pan Minister Świtalski Ferdynand (punktów na mecie reg. w Toruniu 457,41).

43) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Tczewie** — Pan Minister Ferdynand Świtalski (vide uwaga pod 42).

44) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Tucholi** — Pan inż. Kleiber Aleksander z Warszawy (od startu do Tucholi 753 kilometry).

45) **Nagroda Drogerii Cz. Nagórskiego w Starogardzie** — Pan inż. Szymankiewicz Zdzisław z Warszawy (na mecie reg. w Starogardzie — 242,08 pkt.).

46) **Nagroda „Hotelu Verbach" w Starogardzie** — Robowski Leszek z Warszawy (na mecie reg. w Starogardzie — 226,16 pkt.).

47) **Nagroda Pana Wojewody Poznańskiego** — p. Aurel Janecki z Bydgoszczy.

48) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Chodzieży** — p. Aurel Janecki (na mecie reg. w Poznaniu 451.88 pkt.).

49) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Gostyniu** — Aurel Janecki (vide pod 48).

50) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Inowrocławiu** — Pan inż. Orange Stanisław (start z Kulikowa pod Żółkwią).

51) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Kościanie** — Pan Aurel Janecki (vide pod 48).

52) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Lesznie** — Pan Aurel Janecki (z Leszna do Poznania trasą 388 kilometrów).

53) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Międzychodzie** — Pan A. Janecki (vide pod 48).

54). **Nagroda Wydziału Powiatowego w Mogilnie**— Pan Minister Świtalski Ferdynand (wszystkie miasta w powiecie mogileńskim zwiedzone, z Warszawy do Kruszwicy trasą 1563 klm.).

55) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Poznaniu** — Pan Minister Świtalski Ferdynand (na mecie reg. w Poznaniu 391,56 pkt.).

56) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Rawiczu** — Pan Aurel Janecki (vide p 48).

57) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Sremie** — Pan A. Janecki (od startu do Poznania 1673 klm.).

58) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Szamotułach** — Pan Minister Świtalski F.

59) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Szubinie** — Pan A. Janecki (z Szubina do Poznania trasą 1640 kilometrów).

60) **Nagroda Wydziału Powiatowego we Wrześni**— Pan Minister Ferdynand Świtalski (od startu do Poznania 1432 klm.).

61) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Ostrzeszowie**— Pan Weigt Jan z Łodzi (13 godz. 30 minut).

62) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Inowrocławiu** — Pan dr. Chrzanowski Ignacy z Poznania (dnia 15 maja 1937 r. o godz 2 m. 42 — po przebyciu 202 klm).

63) **Nagroda Pana Wojewody Śląskiego** — Pan inż. Donat Chroll-Florelwicz z Sosnowca (na mecie reg. w Katowicach 344,88 pkt.).

64) **Nagroda Pana Prezydenta m. Katowic** — Pan inż. Bergfried Karol (start z Wasilkowa pod Białymstokiem).

65) **Nagroda Targów Katowickich** — Pan inż. Orange Stanisław ze Lwowa (Podstawowy warunek uzyskania nagrody wykonany był przez uczestnika o lepszej punktacji wadliwie).

66) **Nagroda Przełożeństwa m. Cieszyna** — p. Żerańska Maria z Warszawy) od startu do Cieszyna 355 kilometrów).

6) **II Nagroda Wydziału Dróg Powiatowych w Cieczynie** — Pan inż. Donat Chroll Florewicz z Sosnowca (od statrtu 293 klm.).

69) **Nagroda Pana Wojewody Stanisławowskiego** p. Rychter Bohdan z Warszawy (siedem miast powiatowych).

70) **Nagroda Pana Prezydenta m. Stryja** — p. Rychter Bohdan z Warszawy (od startu do Stryja 1073 klm.).

72) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Stanisławowie** — Pan Rychter Bohdan z Warszawy (najlepsza punktacja).

URLOP NA MORZU



WAGONS-LITS/COOK

Warszawa	— Krak. Przedm. 42	**Kraków**	— Sławkowska 12	**Łódź**	— Piotrkowska 6
Gdynia	— Pierackiego 7	**Lwów**	— Plac Halicki 15	**Poznań**	— Pierackiego 12
Katowice	— Dyrekcyjna 9	**Łódź**	— Piotrkowska 68	**Stołpce**	— Dworzec

73) **Nagroda Zarządu Zdrojowego w Morszynie** — Pan Rychter Bohdan (16.V.37 o godz. 12.40).

75) **Nagroda Zarządu Kopalni T. E. S. P. w Kałuszu** — Pan Rychter Bohdan (od startu do Kałusza 1139 klm.).

76) **Nagroda Pana Wojewody Tarnopolskiego** — Pan Potocki Roman z Uhrynia (13 miejscowości).

77) **Nagroda Pana Prezydenta m. Tarnopola** — Pan Potocki Roman z Uhrynia (od startu 634 klm., lepsza punktacja).

78) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Borszczowie** — Pan Potocki Roman z Uhrynia.

79) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Buczaczu**— Pan Potocki Roman z Uhrynia (punktów 277,72).

86) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Zbarażu** — Pan inż. Orange Stanisław ze Lwowa (od startu 568 kilometrów).

87) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Zaleszczykach** — Pan Potocki Roman (punktów 277,72).

88) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Zaleszczykach** — Pan Potocki Roman (punktów 277,72).

89) **Nagroda Zarządu Miejskiego w Czortkowie** — Pan Potocki Roman z Uhrynia.

90) **Nagroda Pana Wojewody Warszawskiego** — Pan Janecki Aurel z Bydgoszczy (odwiedził 10 miast powiatowych).

91) **Nagroda Zarządu Miejskiego we Włocławku** — Pan Robowski Leszek z Warszawy (najdłuższy pobyt po przebyciu 400 kilometrów).

92) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Garwolinie** — Pan Borowik Lucjan z Warszawy (najlepsza punktacja).

93) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Grójcu** — Pan Borowik Lucjan z Warszawy (trasa Grójec — Warszawa 2483 kilometry).

94) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Mińsku Mazow.** — Pan Rychter Bohdan z Warszawy.

95) **Nagroda Związku Popierania Turystyki w Płocku** — Pan Weigt Jan z Łodzi (pobyt godz. 15 m. 20).

96) **Nagroda Pana Wojewody Wołyńskiego** — Pan inż. Bielajew Grzegorz z Łucka (najlepsza punktacja).

97) **Nagroda Pana Prezydenta m. Łucka** — Pan inż. Bielajew Grzegorz z Łucka (od startu do Łucka 999 kilometrów).

98) **Nagroda Pana Prezydenta m. Równego** — Pan inż. Bielajew Grzegorz z Łucka (start z Modlina).

99) **Nagroda Wydziału Powiatowego w Dubnie** — Pan inż. Bielajew Grzegorz z Łucka.

NAGRODY SPECJALNE

1) **Nagroda Firmy „Englebert"** — Pan inż Orange Stanisław ze Lwowa (najlepsza punktacja).

4) **Nagroda Firmy „Be-Te-Ha"** — Pan inż. Borowik Lucjan z Warszawy (najlepsza punktacja).

5) **I Nagroda Firmy „Vacum Oil Company S. A."** —Pan inż. Borowik Lucjan z Warszawy (najlepsza punktacja).

6) **II Nagroda Firmy „Vacuum Oil Company S. A."** — Pan inż. Orange Stanisław ze Lwowa (drugie miejsce w punktacji ogólnej).

7) **Nagroda Firmy „Magnet" Z. Popławski** — Pan Janecki Aurel z Bydgoszczy (najlepsza punktacja na samochodzie „Fiat 508").

8) **Nagroda firmy „Standart Nobel"** — Pan inż. Borowik Lucjan z Warszawy (najlepsza punktacja).

Pozostałe nagrody t. j. nie wymienione wyżej nie zostały zdobyte, gdyż żaden z uczestników nie wypełnił należycie warunków uzasadniających jej przyznanie.

Decyzja w sprawie IV nagrody klubowej oraz nagrody specjalnej Nr. 3 (nagrody fotograficzne) wydana będzie w terminie do dnia 30 czerwca 1937 r.

Termin wnoszenia zażaleń upływa w dniu 30 czerwca 1937 r.

POLSKI TOURING KLUB
Zarząd Główny

WALNY ZJAZD POLSKIEGO TOURING KLUBU

W dniu 5 bm. odbył się w Warszawie doroczny Walny Zjazd Polskiego Touring Klubu.

W Zjeździe udział wzięli delegaci z okręgów: Warszawskiego, Łódzkiego, Poznańskiego, Lwowskiego, Katowickiego, reprezentujący rzesze członków tej bardzo żywotnej organizacji.

Na Przewodniczącego Zjazdu powołano p. Stanisława Reszczyńskiego, do Prezydium zaś pułk. Buczyńskiego z Łodzi, prokuratora Jaszczewskiego z Poznania oraz dyr. Rosenblatta z Łodzi jako Sekretarza. Ze złożonego przez Zarząd obszernego sprawozdania wynika, że Polski Touring Klub znakomicie się rozwija, co potwierdza fakt stałego wzrostu członków tej organizacji.

Wielkie znaczenie dla rozwoju Klubu posiada uruchomienie w roku sprawozdawczym 120 delegatur prowincjonalnych na terenie całego Państwa. Z uwagi na gęstą sieć delegatur, Klub jest jedyną w Polsce placówką społeczną, która za pośrednictwem swych placówek dociera do najdalszych zakątków Rzeczypospolitej, prowadząc skuteczną propagandę motoryzacji i turystyki.

Zarząd przedstawił dalej sprawę propagandowych wydawnictw klubowych. Szczegółowo omawiana była mapa samochodowa i stanu dróg na r. 1937/38, która ukaże się w bieżącym miesiącu. Mapa ta ze względu na jej układ będzie prawdziwą rewelacją i najlepszą jaka kiedykolwiek w Polsce się ukazała.

Zjazd wysłuchał sprawozdania inż. Porębskiego, uczestnika Międzynarodowego Kongresu Turystycznego w Marokku. Na zjeździe tym zostały wygłoszone przez delegację polską referaty, przy czym Kongres przyjął zaproszenie Polski, co do zorganizowania w roku 1940 Kongresu w Polsce.

Walny Zjazd uchwalił, aby w roku bieżącym zamiast Wystawy Motoryzacyjnej, która została odroczona, zorganizować szereg pokazów, których celem byłaby propaganda mechanicznych środków lokomocji.

Po udzieleniu absolutorium ustępującemu Zarządowi odbyły się wybory Władz Klubu.

W wyniku głosowania do Zarządu wybrani zostali pp.:
Min. Ferdynand Świtalski — Prezes,
Stanisław Reszczyński — Wice-Prezes.

Członkowie:
Bohdan Rychter — Skarbnik,
Józef Michalikowski — Sekretarz Generalny,
inż. Eugeniusz **Porębski**,
red. Stanisław Misiakowski,
adw. Tadeusz Wróblewski,
inż. Bohdan Lubiński,
inż. Adam Tuszyński,
Starosta Tadeusz Szarewski.

Zjazd wysłał depesze hołdownicze: Panu Prezydentowi R. P., Marszałkowi Rydzowi-Śmigłemu, Ministrowi Sławoj Składkowskiemu i Ministrowi Ulrychowi:

Pan Prezydent Rzeczypospolitej — Warszawa-Zamek

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu składa hołd Pierwszemu Obywatelowi Rzeczypospolitej i wyraża gotowość poświęcenia swych sił dla dobra Państwa rozwijając intensywną działalność w kierunku podniesienia motoryzacji i turystyki.

Marszałek Edward Rydz Śmigły — Warszawa

Walny Zjazd Polskiego Touring Klubu składa hołd Marszałkowi Polski i w myśl haseł podciągnięcia Polski wzwyż i wzmocnienia potencjału obronności Państwa wytęża swe siły w kierunku rozwoju motoryzacji kraju.

Generał Dr. Felicjan Składkowski. Prezes Rady Ministrów — Warszawa

Walny Zjazd Polskiego Touring Klubu wyraża całkowitą gotowość oddania swych sił do dyspozycji Rządu w kierunku wzmocnienia motoryzacji i turystyki.

Pan Minister Komunikacji Juliusz Ulrych— Warszawa

Walny Zjazd Delegatów Polskiego Touring Klubu przesyła Panu Ministrowi jako patronowi motoryzacji i turystyki zapewnienia, że nie będzie ustawał w swej pracy nad rozwojem motoryzacji i turystyki Polskiej.

Przewodniczący Zjazdu — Reszczyński.

NOWY ZARZĄD SEKCJI SAMOCHODOWEJ POLSKIEGO TOURING KLUBU

Dnia 21 bm. w lokalu Polskiego Touring Klubu pod przewodnictwem p. Bohdana Rychtera odbyło się nadzwyczajne walne zebranie członków sekcji samochodowej, poświęcone wyborom nowych władz sekcji.

Na przewodniczącego sekcji samochodowej wybrano jednogłośnie p. Bohdana Rychtera.

W skład członków zarządu sekcji weszli pp. Jerzy Dodacki, inż. Juliusz Erlich, Mieczysław Gąsiorowski, dyr. Aleksander Grochowski, inż. Aleksander Kleiber, inż. Bohdan Lubiński, inż. Edward Miller, red. Stanisław Misiakowski, kpt. Witold Pajewski, mec. Tadeusz Wróblewski i dyr. Aleksander Wygard.

NAGRODY NA „RAID DO ZALESZCZYK NA OBCHÓD WINOBRANIA"

Zarząd Sekcji Samochodowej podaje do wiadomości, że zostały już ufundowane następujące nagrody na Zjazd do Zaleszczyk na obchód Winobrania:

1) Nagroda Wydz. Powiatowego w Brzozowie (waliza skórzana).

2) Nagroda Zakład. Zdroj.-kąpielow. w Iwoniczu-Zdroju (zegar na biórko).

3) Nagroda Fabr. Karoserii w Kańczudze p/Przeworskiem (obraz Romana Łysakowskiego).

4) Nagroda Wydz. Powiat. w Śniatynie (walizka skórzana).

5) Nagroda Komisji Klimat. Uzdrow. Worochta (zwolnienie od taksy klimatycznej dla 8 osób w sezonie letnim).

6) Nagroda Wydz. Powiat. w Czortkowie (karafka kryształowa).

7) Nagroda Wydz. Powiat., Tow. Rozwoju Ziem Wschod. i Oddziału Polskiego Towarzystwa Turyst. Krajozn. w Kopyczyńcach (skórzana ozdobna teczka na biurko).

8) Nagroda Wydz. Powiat. w Kopyczyńcach (komplet wyrobów regionalnych ceramiki dekoracyjnej).

9) Nagroda Wydz. Powiat. w Przemyślanach (zegarek na biurko).

10) Nagroda Wydz. Powiat. w Radziechowie (obraz W. Żaboklickiego).

11) Nagroda Wydz. Powiat. w Trembowli (blok na biurko w brązie).

12) Nagroda Wydz. Powiat. w Złoczowie (srebrna papierośnica).

UZUPEŁNIENIE KALENDARZA AUTOMOBILOWEGO NA SEZON BIEŻĄCY

Tegoroczny kalendarzyk imprez samochodowych P. T. Klubu został uzupełniony Zjazdem Gwiaździstym do Gdyni na Obchód Święta Morza oraz jesienną wycieczką w góry. Na tę ostatnią ufundowano już następujące nagrody: nagroda Wydz. Powiat. w Nowym Targu — Album góralski z artystycznymi zdjęciami Widoków Podhala oraz nagroda Wydz. Dróg Powiat. w Cieszynie — Patera metalowa.

PRZEPISY KWALIFIKACYJNE DLA PROWADZĄCYCH ŁODZIE MOTOROWE

Sekcja Wodno-Motorowa PTKlubu podaje przep.sy kwalifikacyjne dla prowadzących łodzie motorowe.

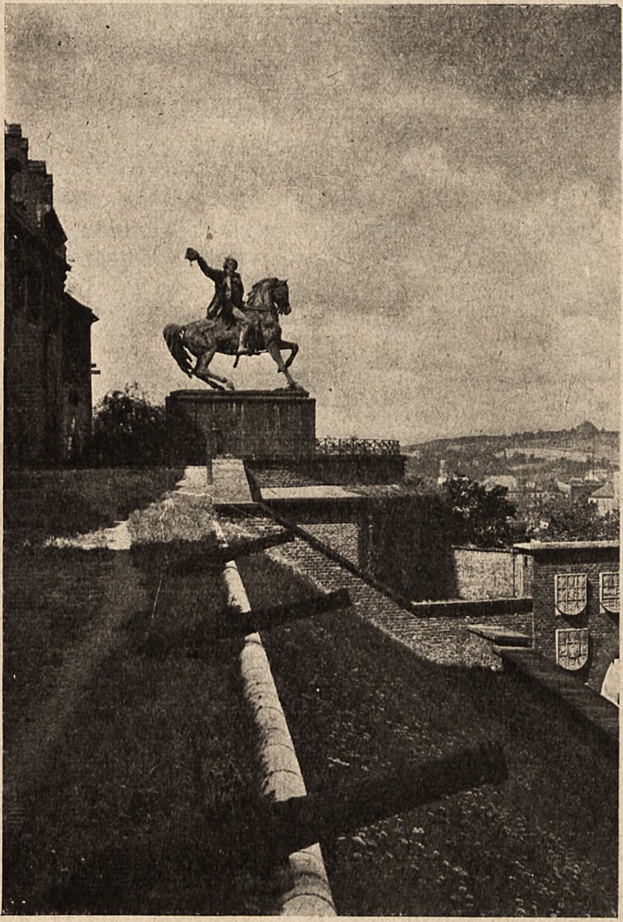
1) Prowadzący łodzie motorowe i kajaki z silnikami przyczepnymi winni złożyć egzamin, celem sprawdzenia posiadanych przez nich niżej wymienionych umiejętności:

2) Od prowadzących łodzie motorowe wymagane są następujące umiejętności:
   a) Umiejętność ratowania.
   b) Znajomość przepisów o ruchu łodzi na rzece.
   c) Znajomość znaków i sygnałów rzecznych.
   d) Umiejętność prowadzenia łodzi motorowej.
      1) Dobijanie i odbijanie od przystani.
      2) Prawidłowe mijanie innych łodzi, czy też objektów pływających.
      3) Wykonanie ósemki naokoło znaków na przestrzeni około 40 m.
   e) Umiejętność obchodzenia się z silnikami i znajomość motoru.
   f) Umiejętność prowadzenia łodzi przy pomocy jednego wiosła.
   g) Umiejętność pływania, t. j. umiejętność trzymania się przez 10 minut na powierzchni wody.

3) W razie niespełnienia warunku, wyszczególnionego w punkcie 2-gim (umiejętność pływania), komisja egzaminacyjna może dać zezwolenie zdającemu na prowadzenie łodzi motorowej z tym, że w przepisanym czasie (np. 2 miesiące), wykaże się on umiejętnością pływania oraz zobowiąże się nosić na sobie do tej chwili kamizelkę ratunkową (pas).

4) Do przeprowadzenia powyższych egzaminów uprawniony jest każdy klub wodnego sportu motorowego oraz sekcje motorowe klubów wodnych.

5) Za egzamin pobierana jest opłata od niestowarzyszonych zł. 10 dla prowadzących łodzie mot. i zł. 5 dla prowadzących kajaki.



Kraków. Pomnik i kopiec Kościuszki.
Fot. Photo-Plat. Ze zbior. M. Komunikacji

W IMIĘ MOTORYZACJI

Delegatura Poznańska Polskiego Touring Klubu komunikuje nam o otwarc.u w Poznaniu garaży i stacji obsługi samochodów dla członków P. T. Klubu.

Zawdzięczając przychylnemu ustosunkowaniu się władz wojskowych i miejskich wydzierżawił klub w centrum miasta osobny budynek przy ul. Wały Jana III (koło Zamku) dokąd przenosi swoją siedzibę.

Poza lokalem Klubu we wspomnianym budynku mieścić się będą boksy dla samochodów stale stacjonowanych i boksy dla przyjezdnych, warsztat drobnych napraw „na poczekaniu" oraz stacja benzynowa i obsługi.

Te zabiegi Polskiego Touring Klubu już dziś sprawiły, że członek klubu korzystający z udogodnień zaoszczędza znaczne sumy przy eksploatacji swego wozu, a roczna składka członkowska amortuzuje się często w jednym kwartale.

Uruchomienie przez Delegaturę Poznańską tak niezbędnej placówki dla posiadaczy samochodów, jest dalszym krokiem w działalności klubu na drodze do spopularyzowania samochodu — przez zmniejszenie kosztów jego utrzymania.

DROGI

KOMUNIKAT DROGOWY

Polski Touring Klub podaje do wiadomości automobilistów, motocyklistów i innych osób zainteresowanych, że

Wojew. Kieleckie:

Powiat Będziński: Droga powiatowa Nr. 6 p. (Dąbrowa — Niemce) w kol. Kazimierz na odcinku od km. 2777 do km. 3892 z powodu przebudowy zostaje zamknięta z dn. 18 maja r. b. aż do odwołania. Dla pojazdów jadących w kierunku: Kazimierz — Ostrowy — Marski i odwrotnie objazd następującymi drogami bitymi: drogą gminną Kazimierz — Porąbka — Zawodzie, dalej drogą powiatową Dańdówka — Maczki, albo drogami gminnymi Kazimierz — Grabocin — Strzemieszyce — Ostrowy — Maczki.

Wojew. Łódzkie:

W związku z całkowitą przebudową drogi państw. Nr. 14/1 *Łódź — Piotrków na odcinku Rzgów—Chojny,* z dn. 18 maja r. b. odcinek ten zostaje zamknięty dla wszelkiego ruchu konnego i mechanicznego na przeciąg 4 miesięcy t. j. do dn. 18 września 1937 r. Objazd drogą powiat. Nr. P. 4 Rzgów — Ruda Pabianicka i ul. Staro Rudzką w Rudzie Pabianickiej.

W związku z całkowitą przebudową drogi państwowej *Nr. 14 Piotrków — Częstochowa na odcinku Kamieńsk-Radomsko,* z dn. 8 maja r. b. odcinek ten zostaje zamknięty dla ruchu konnego i mechanicznego na przeciąg 4 miesięcy do dn. 8 września 1937 r. Objazd odbywać się może drogami: 1) Radomsko — Strzelce— Gorzkowice, lub drogami: 2) Radomsko — Brzeźnica— Szczerców — Bełchatów — Piotrków; zaś od Częstochowy drogami: 3) Częstochowa — Radomsko — Strzelce — Gorzkowice — Piotrków, lub drogami: 4) Częstochowa — Brzeźnica — Szczerców — Bełchatów— Piotrków.

W związku z przebudową drogi powiat. *P. 15 Łódź — Stryków,* droga ta zostaje zamknięta dla ruchu na przeciąg 4-ch miesięcy od dn. 4.5 1937 r. do dn. 4.9 1937 r. Objazd drog. państw. Łódź — Zgierz — Stryków.

Wojew. Poznańskie:

W związku z budową nowoczesnej nawierzchni *na drodze państwowej Nr. 16/3 (odcinek Kórnik—Krzesinki)* Urząd Wojewódzki niniejszem podaje do wiadomości, że z dniem 20 maja 1937 r. aż do odwołania zamknął, dla wszelkiego ruchu publicznego odcinek tej drogi od km. 101,700 do km. 116,500 t. j. od miasta Kórnika do osiedla Szczepankowo. Droga objazdowa od Kórnika do Poznania prowadzi:

1) dla ruchu ciężarowego pojazdami konnymi i mechanicznymi drogą umocnioną Kórnik — Nagradowice — Paczkowo — Poznań,

2) dla ruchu lekkiego osobowego pojazdami konnymi i mechanicznymi: Kórnik — Krzyżowniki — Tulce — Spławie — Szczepankowo — Zegrze — Poznań.

3) dla ruchu autobusowego: Śrem — Grabianowo— Brodnica — Mosina — Poznań i Kórnik — Nagrodowice — Paczkowo — Poznań.

Wojew. Śląskie:

Z powodu przebudowy drogi zamyka się dla wszelkiego ruchu kołowego drogę wojewódzką *Halemba — Orzesze w powiecie pszczyńskim* na odcinku km. 22000 — 24000 (przez Paniowy) od skrzyżowania z drogą powiatową Mokre — Paniowy do granicy z powiatem rybnickim w czasie od 10 maja do 10 lipca 1937 r.

Objazd samochodów do Zor przez Śmiłowice — Mokre — Zawiść.

Objazd miejscowy przez Paniowy — Mokre — Bujaków.

Wojew. Krakowskie:

Wydział powiatowy w Bochni zawiadamia, że na drodze Bochnia — Limanowa, przełomy zostały usunięte na okres letni i drogi te zdatne są dla ruchu wszelkich pojazdów.

NOWE PRZEPISY O UŻYWANIU ROWERÓW

W najbliższym czasie ma być wydane rozporządzenie ministerstwa komunikacji i spraw wewnętrznych o używaniu rowerów na drogach publicznych.

Według tego rozporządzenia, rowery, wszelkie wózki, poruszane siłą nóg, rowery z silnikami pomocniczymi o pojemności do 100 cm. i motocykle z silnikami o tej samej pojemności będą mogły być używane na drogach publicznych dopiero po zarejestrowaniu. Rejestracja roweru nastąpi przy wykupieniu przez posiadacza roweru w zarządzie gminy miejskiej lub wiejskiej tabliczki rowerowej.

Tabliczki rowerowe będą ważne na okres dwóch lat. Pierwszym okresem rejestracyjnym będzie dwulecie obejmujące lata 1936 i 1937. Kształt, barwę i wymiary tabliczek rowerowych oraz treść napisu na nich będzie ustalać na każdy okres Ministerstwo Komunikacji. Tabliczek rowerowych dostarczać będą zarządom gmin wojewódzkie władze administracji ogólnej. Wykupujący tabliczkę rowerową w pierwszym roku okresu rejestracyjnego wpłacać będzie 4 zł., wykupujący tabliczkę w drugim roku okresu rejestracyjnego płacić będzie 3 zł. Od opłat będą zwolnieni funkcjonariusze służby drogowej na drogach publicznych, funkcjonariusze policji państwowej i straży granicznej oraz niżsi funkcjonariusze państwowi i samorzadowi, jeżeli ich władza przełożona stwierdzi, że rowerów używają do celów służbowych.

Z opłat wpływać będzie na rzecz Państwowego Funduszu Drogowego 2 zł., reszta zaś na rzecz gminy.

Rowerów nie wolno będzie używać na drogach publicznych małoletnim do lat 12. Każdy rower, używany na drodze publicznej, będzie musiał być zaopatrzony: 1) w co najmniej jeden sprawnie działający hamulec, 2) w szkiełko odblaskowe koloru czerwonego o średnicy co najmniej 3 cm., lub w latarkę z czerwonym światłem, umieszczone z tyłu z lewej strony, 3) w dzwonek jako sygnał

ostrzegawczy. Z nastaniem zmroku rower używany na drodze publicznej będzie musiał być zaopatrzony w przymocowaną na przodzie latarkę, rzucającą światło bezbarwne.

Rozporządzenie zabrania osobom jadącym na rowerach: 1) jazdy środkiem zamiast przy prawej krawędzi jezdni, z wyjątkiem wypadków wyprzedzania innych pojazdów, 2) jazdy dwóch, lub więcej rowerów obok siebie, zamiast za sobą w jednej linii, 3) wożenia innej osoby, jeżeli rower jest jednoosobowy, 4) jazdy bez trzymania rąk na kierownicy oraz nóg na pedałach (podnóżkach), 5) czepiania się podczas jazdy innych pojazdów, 6) używania innych sygnałów prócz dzwonków, a przy rowerach z silnikami i motocyklami — trąbek, 7) prowadzenia zwierząt i wożenia na rowerze przedmiotów o wymiarach, zagrażających bezpieczeństwu ruchu.

Winni przekroczenia przepisów rozporządzenia będą karani w drodze administracyjnej w myśl postanowień ustawy z dn. 7 października 1921 r. o przepisach porządkowych na drogach publicznych.

KRONIKA TURYSTYCZNA I SAMOCHODOWA

ŚWIĘTO GÓR

15–22 sierpnia 1937.

Wzorem lat ubiegłych, odbędzie się również w r. b. w dniach od 15 do 22 sierpnia „Święto Gór" cieszące się zawsze dużą frekwkencją turystów z całej Polski. Miejscowościa, w której odbywać się będą te nadzwyczaj ciekawe obchody, będzie Wisła, znana nam dobrze z pięknego położenia i zameczku Prezydenta R. P.

Jak się dowiadujemy, protektorat nad „Świętem Gór" w Wiśle przyjęli: p. Prezydent Rzczplitej i Marszałek Śmigły-Rydz.

Prace organizacyjne nad tegorocznym „Świętem Gór" mimo odległego terminu (15—22.VIII), są już w pełnym toku.

Do najbardziej interesujących należą przede wszystkim prace sekcji turystycznej, która wyłoniła trzy podkomisje, a mianowicie: turystyczną, kolejową i drogową.

Nad zagadnieniami turystycznymi czuwa T-wo Tatrzańskie, które zajęło się szkoleniem odpowiedniej ilości przewodników, potrzebnych ze względu na przewidywane w czasie „Święta Gór" liczne wycieczki. Jednocześnie wszystkie szlaki turystyczne zostaną zaopatrzone w odpowiednie znaki, co ogromnie ułatwi zwiedzanie tych pięknych okolic indywidualnym turystom nie korzystającym z usług przewodników.

Podkomisja kolejowa, w oparciu o Ligę Popierania Turystyki, zajmuje się przygotowaniem pociągów popularnych, znacznych zniżek kolejowych, przy czym jednocześnie specjalny nacisk położony jest na stronę informacyjną i w tym to celu zostanie w Wiśle założone specjalne biuro, tworzone dla szybkiego i dokładnego informowania publiczności.

Celem podkomisji drogowej będzie natomiast uporządkowanie ruchu kołowego, organizacja postojów dla aut, uruchomienie autobusów po całym Beskidzie i t. p.

Należy przypuszczać, że obsługa turystów w Wiśle w r. b. będzie nadzwyczaj sprawna, co przyczyni się niewątpliwie do zwiększonej znacznie frekwencji i umożliwi szerokiemu ogółowi społeczeństwa nie tylko obejrzeć interesujące obchody regionalne, lecz również zapoznać się z pięknem śląskiego Beskidu.

WSZECHŚWIATOWE UZDROWISKA CZECHOSŁOWACJI

Czechosłowacja jest krajem uzdrowisk, większość których cieszy się sławą wszechświatową, a co do swej mocy leczniczej bezkonkurencyjną.

W okolicach, wyposażonych w bogactwo gorących źródeł leczniczych powstały zdrojowiska kąpielone tej miary, jak:

Karlovy Vary. Działanie lecznicze 16 źródeł jest tak różnorodne i nie zawodne, że uzdrowisko to ściąga dziesiątki tysięcy ludzi rocznie, ze wszystkich krajów by znaleźć uzdrowienie.

Marianske Lazne. Posiadają słynne źródła z solą glauberską, naturalne zimne i zasadowe wody mineralne, żelaziste źródła mineralne.

Frantiskovy Lazne. Posiadają źródła pochodzenia wulkanicznego, źródła mineralne przesycone kwasem węglowym, zawierającym żelazo i sól glauberską. W pobliżu tych uzdrowisk znajduje się wszechświatowe uzdrowisko.

Jachymów. Posiada najbardziej radoaktywne wody na świecie. Właściwości lecznicze tych pierwiastków, jak rad i gaz radoaktywny są cudowne, i dlatego też dzisiaj Jachymów ze swym słynnym Radium Palace Hotelem jest jakby synonizmem zdrowia. Ordynuje szereg lekarzy specjalistów. Leczy się tu, reumatyzm, ischias, choroby przemiany materii, choroby nerwowe, złośliwe nowotwory, leukaemia.

Jachymów jak też wyżej wskazane uzdrowiska posiadają bezpośrednią komunikację kolejową, jak też bardzo wygodne połączenie liniami lotniczymi Air France, które zale

dwie w 3 godziny przewożą kuracjuszy z Warszawy. Również wszechświatową sławą cieszy się Graefenberg a to dzięki leczeniu metodą Priessenitza, stąd też i nazwa znanego sanatorium Priessnitza.

Luchacovice, posiadają 5 naturalnych leczniczych szczaw alkaliczno-solankowych, bogatych w jod, brom i bor, kąpiele kwasowęglowe, borowinowe.

Trencianske Teplice, są uzdrowiskiem, które z roku na rok stale się rozrastają i dzięki swym źródłom o temperaturze ciepła 36 i 42 stopnie, oraz źródeł wody do picia o 38 stopniach z powodzeniem leczy chroniczny reumatyzm stawowy i mięśniowy, schorzenia ścięgnien, dnę, ischias. Posiada najbardziej nowocześnie urządzone zakłady dla lecznictwa fizykalnego.

Piszczany posiadają gorące sulfatyczne, gorzkie źródła siarkowodowe, mineralne siarczane borowiny rado-aktywne. Kąpiele błotne. Lecznictwo fizykalne, oraz picie wód ze źródeł. Bogactwo najróżnorodniejszych zdrojów czechosłowackich, odpowiadających wszystkim głównym wskazaniom lecznictwa uzdrowiskowego, warunki klimatyczne, są najlepszą gwarancją i reklamą ich stuletniej tradycji.

Do Czechosłowacji wyjazdy na kurację, są na podstawie umów rekompensacyjnych z Polską ułatwione. Paszporty są wyd. bez trudności jak również i akredytywy. Bliższych w tej sprawie informacyj udziela bezpłatnie Czechosłowackie Biuro Informacyjne W-wa Al. Jerozolimskie 17 m. 2. Tel. 9-30-91.

Dr. inż. Józef Waldmüller.

CZASOPISMA NADESŁANE

Wiadomości Turystyczne, Nr. 9, 10 z maja 1937.

Turystyka, za maj 1937.

L'Echo de Belgrade, Nr. 16 z kwietnia, Nr. 17, 18, 19 z maja 1937.

A. T. S. Nr. 4 za kwiecień, Nr. 5 za maj 1937.

Tenrikyo, Nara-Japonia, Nr. 79 za marzec 1937.

News Shell Aviacion, London, Nr. 70 za kwiecień 1937.

Touring, Organ Oficj. Szwajc. Touring Klubu, Bern, Nr. 16, 17 z kwietnia, Nr. 18, 19, 20 z maja 1937.

The Autokar, London, Nr. 9, 10 za maj 1937.

Viaggiare-giornale del turista, Roma, Nr. 8, 9, z maja 1937.

Lot Polski, Nr. 5 z maja 1937.

High Life, Warszawa, Nr. 4/5 za kwiecień-maj 1937.

The C. T. C. Gazette, London, Nr. 5 z maja 1937.

Wiadomości Wędkarskie, Nr. 5 za maj 1937.

Polska Jutrzejsza Gospodarcza, Nr. 17, 18, 19, 20 z maja 1937.

Österreichische Touring Zeitung, Nr. 5 za maj 1937.

Motocykl, Nr. 2 za marzec — kwiecień 1937.

Przemysł Naftowy, Nr. 8 z kwietnia, Nr. 9 z maja 1937.

Kopalnictwo Naftowe w Polsce, Nr. 2 z lutego, Nr. 3 z marca 1937.

Le Vie D'Italia, Nr. 5 z maja 1937.

Touring, Genève, Nr. 2 z kwietnia 1937.

La Revue Du Touring Club De France, Nr. 510 z maja 1937.

Touring Club De Belgique, Bruxelles, Nr. 9, 10 z maja 1937.

Deutschland, Berlin, Nr. 5 z maja 1937.

South African Travel News, Harbours, Nr. 60.

La Turquie Kamaliste, Ankara, Nr. 16 1936.

Autobus, Nr. 4 z kwietnia 1937.

Gazeta Stryjska, Reg. Org. Podkarp. Nr. 19 z maja 1937.

Camping, London, Nr. 5 za maj 1937.

Englebert Magazine, Lièg, Nr. 166 z marca i kwietnia 1937.

Motor, Kopenhaga, Nr. 18, 19, 20 z maja 1937.

Głos Przemysłowo - Handlowy, Nr. 3 za maj 1937.

Drogowiec, Nr. 4 — 5 za kwiecień — maj 1937.

Motor Cykling, London, Nr. 1433 z maja 1937.

Touring

Organe Officiel du Touring Club Polonais

Revue monsuelle

WARSZAWA MAI 1937 2e (XII) ANNEE Nr. 5

Les Valeurs touristiques du réseau fluvial Polonais

Si vous aimez le canotage, ce sport qui trouve des partisans de plus en plus nombreux parmi les véritables touristes, si vous aimez les cours d'eau, tantôt endormis, tantôt rapides, jetez un coup d'oeuil sur la carte de la Pologne: vous y trouverez de quoi alimenter vos rêves pendant longtemps.

La plaine polonaise est dotée, en effet, d'un vaste réseau fluvial; à l'Est, dans la région de la Polésie et des ses marécages célèbres, le réseau fluvial devient dense au point de réduire les communications terrestres à un rôle purement secondaire; au Sud, la région des montagnes abonde en cours abondants et rapides dont la descente peut procurer de nombreuses émotions aux plus intrépides; au Nord, de vastes lacs, dont la superficie atteint parfois des dizaines de km tentent le touriste par la pureté de leurs eaux. Restés pour la plupart à leur état primitif, les cours d'eaux polonais offrent aux yeux du touriste le panorama infiniment varié de leurs rivages pittoresques, traversant monts et plaines, champs et forêts.



Le lac de Wigry.

Phot. H. Poddębski.
Archives du Ministere des Communications.

Le système fluvial le plus important est constitué par la Vistule — „reine des rivières polonaises, dont le bassin s'étend à plus de 200.000 km². Ayant sa source en Silésie, aux environs de la station climatique de Wisła (Wisła — nom polonais de la Vistule), elle traverse la Pologne entière, allant se jeter dans la Baltique près Dantzig. La Vistule traverse un grand nombre de villes intéressantes: Cracovie, Sandomierz, Kazimierz sur la Vistule, Varsovie, Płock, Toruń, pour ne mentionner que las plus importantes. La descente de la Vistule de la source à la mer, sans être particulièrement difficile, constitue néanmoins une épreuve de nature à tenter les touristes les plus difficiles.

Parmi les affluetns de la Vistule, il convient de mentionner en premier lieu ceux de son cours supérieur, ayant en grande partie le caractère de fleuves de montagne. Le Dunajec est célèbre pour sa traversée de la chaîne des Pieniny, par les gorges de Czorsztyn; le San traverse des contrées particulièrement pittoresques; la Skawa, la Raba, la Wisłoka sont accessibles au canoë, surtout au printemps.

Parmi les affluents du cours moyen, il convient de mentionner la Pilica dont la vallée est une des plus belles en Pologne. Elle traverse entre autre de vastes forêts, particulièrement belles aux environs de Spała, résidence d'été du Président de la République.



Le lac de Charzykowo: Le lachtes. Phot. Jerzy Patrzykont.
Archives du Ministere des Communications.



Canal d'Augustów. Phot. Hławiczka
Archives du Ministe:e des Communications.

En aval de Varsovie, la Vistule reçoit un de ses plus importants affluents, le Bug qui, sans être particulièrement intéressant en lui même, présente une grande importance pour le réseau des voies fluviales polonaises en tant que moyen de communication avec d'autres rivières et d'autres systèmes. Le Bug, en effet, par son affluent le Muchawiec et la canal d'Augustów relie le bassin de la Vistule à celui du Dnieper, tandis que son affluent la Narew assure la liaison avec la bassin du Niemen. Il y a lieu de signaler que la Narew prend naissanse dans la forêt de Białowieża, traversée également par quelques autres petites rivières.

Dans son cours inférieur, enfin, la Vistute reçoit quelques affluents moins importans; ils sont néanmoins très intéressants pour les touristes, car ils prennent naissance dans des lacs. Parmi ces affluents mentionnons la Drwęca ainsi que la Brda, traversant entre autres la grande forêt de Tuchola. La canal de Bydgoszcz relie la Vistule au système de l'Oder, dont l'affluent le plus important est la Warta.

La partie orientale du pays, comme nous l'avons déjà dit, est très riche en cours d'eau: le Niemen, le Dnieper et le Dniester y prennent naissance et leurs affluents, les canaux importants et les lacs forment dans cette partie du pays un vaste réseau d'une valeur exceptionnelle pour les sports aquatiques. Il nous est impossible d'énumerer tous les

détails dignes d'attention; mentionnons, presque au hasard, les lacs d'Augustów, de Wigry et, le plus grand, de Narocz, la rivière Czarna Hańcza, la Wilia, traversant Wilno, le réseau des petites rivières de la Polésie, pays marécageux d'un caractère réellement exotique, la traversée par le Dniester des gorges des Carpathes et enfin le cours supérieur du Prut.

Bien que les systèmes fluviaux particuliers permettent de faire de longs voyages, les touristes, surtout lorsqu'ils veulent visiter le pays et voir ses parties, les plus intéressantes en peu de temps, peuvent choisir, en se servant d'excellentes cartes et guides qui existent, des secteurs particulièrement intéressants en faisant transporter leur canot d'un endroit à l'autre par chemin de fer. Les chemins de fer polonais, pour encourager le tourisme aquatique, facilitent le transport des canots, comme bagage, à tarif réduit.

M. R.

TREŚĆ ZESZYTU:

Adres Redakcji i Administracji: Warszawa, Kredytowa 5.
Zarząd Główny Polskiego Touring Klubu, tel. 207-04. P. K. O. konto Nr. 12563.
Rękopisów nadesłanych Redakcja nie zwraca.

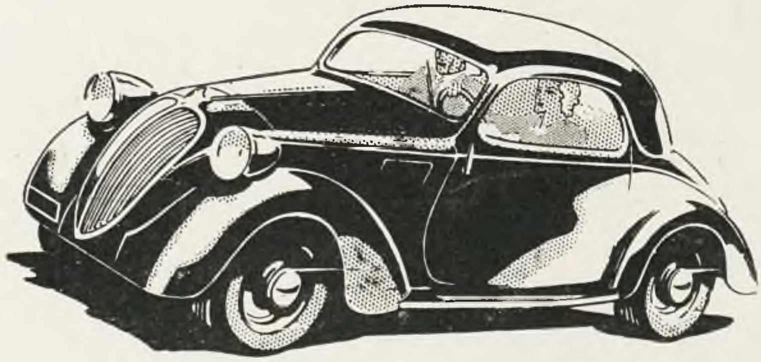
Cena pojedyńczego egzemplarza miesięcznika „Touring" 50 gr.
Prenumerata: rocznie zł. 6.—, półrocznie zł. 3.00.
Członkowie Polskiego Touring Klubu otrzymują „Touring" bezpłatnie.

Wydawca: Polski Touring Klub. **Redaktor:** Józef Michalikowski, Sekr. Gen. Zarz. Gł. Polskiego Touring Klubu

Zakł. Graf. „Polska Zjednoczona", Warszawa, Nowolipie 7 Tel. 11-49-45.

FIAT 500

NAJOSZCZĘDNIEJSZY SAMOCHÓD ŚWIATA



85 km na godz.

6 poniżej litrów na 100 km

Silnik 4-cylindrowy — 4 biegi wprzód i tylny — Dyferencjał — Hamulce hydrauliczne na 4 koła i hamulec ręczny — Niezależne zawieszanie przednich kół — Amortyzatory hydrauliczne — Stalowe jednolite nadwozie — Szyby nie rozpryskujące się — Kompletne wyposażenie

ZŁ. 3. 800.-

LOCO WARSZAWA

FIAT 500 JEST WYGODNYM SAMOCHODEM DWUOSOBOWYM Z OBSZERNYM POMIESZCZENIEM NA BAGAŻ

POLSKI FIAT S. A. WARSZAWA, KRAKOWSKIE PRZEDMIEŚCIE 13.

ODDZIAŁY I PRZEDSTAWICIELSTWA WE WSZYSTKICH WIĘKSZYCH MIASTACH POLSKI